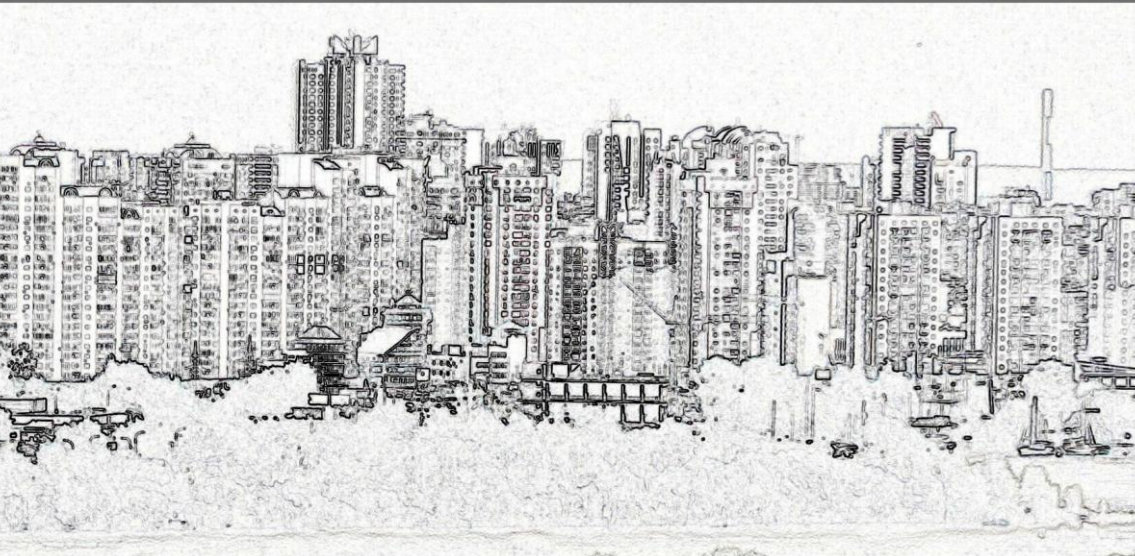


За редакцією
КОСТЯНТИНА МЕЗЕНЦЕВА
ЯРОСЛАВА ОЛІЙНИКА
НАТАЛІЇ МЕЗЕНЦЕВОЇ

УРБАНІСТИЧНА УКРАЇНА: В ЕПІЦЕНТРІ ПРОСТОРОВИХ ЗМІН



СУСПІЛЬНА ГЕОГРАФІЯ ХХІ СТОЛІТТЯ

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

УРБАНІСТИЧНА УКРАЇНА: В ЕПІЦЕНТРІ ПРОСТОРОВИХ ЗМІН

Колективна монографія

За редакцією
Костянтина Мезенцева,
Ярослава Олійника,
Наталії Мезенцевої

**Київ
Видавництво «Фенікс»
2017**

УДК 911.375

*Рекомендовано до друку Вченою радою географічного факультету
Київського національного університету імені Тараса Шевченка
(Протокол № 7 від 19 грудня 2016 року)*

Авторський колектив:

Костянтин Мезенцев, Ярослав Олійник, Наталія Мезенцева,
Микола Барановський, Олексій Гнатюк, Наталія Гусєва, Олена Денисенко,
Наталія Дністряньська, Мирослав Дністряньський, Олена Дронова,
Ірина Закутинська, Любов Зеленська, Володимир Казаков, Людмила Ключко,
Олена Кононенко, Анастасія Мазурова, Дар'я Мальчикова, Тетяна Маншиліна,
Ірина Мельник, Анатолій Мельничук, Костянтин Немець, Людмила Немець,
Вікторія Пацюк, Ігор Пилипенко, Григорій Підгрушний, Микола Пістун,
Дмитро Полешко, Катерина Сегіда, Роман Сливка, Юлія Стеблецька

У69 **Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін : монографія
/ за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. – Київ: Видав-
ництво «Фенікс», 2017. – 438 с.
ISBN 978-966-136-446-1**

Монографія продовжує серію наукових праць "Суспільна географія ХХІ століття", започатковану Київським відділом Українського географічного товариства. У монографії представлені теоретичні та прикладні результати сучасних досліджень українських вчених у галузі урбаністичної географії. В роботі проаналізовано розвиток урбаністичних досліджень в Україні, охарактеризовано динаміку мережі міст України та окремі регіональні паттерни, висвітлено трансформації міського простору столиці, розкрито сучасні особливості субурбанізації в Україні, піднято питання пріоритетів та шляхів майбутнього розвитку українських міст.

УДК 911.375

ISBN 978-966-136-446-1

© К. Мезенцев, Я. Олійник, Н. Мезенцева, М. Барановський, О. Гнатюк, Н. Гусєва, О. Денисенко, Н. Дністряньська, М. Дністряньський, О. Дронова, І. Закутинська, Л. Зеленська, В. Казаков, Л. Ключко, О. Кононенко, А. Мазурова, Д. Мальчикова, Т. Маншиліна, І. Мельник, А. Мельничук, К. Немець, Л. Немець, В. Пацюк, І. Пилипенко, Г. Підгрушний, М. Пістун, Д. Полешко, К. Сегіда, Р. Сливка, Ю. Стеблецька, 2017

ЗМІСТ

Передмова. Слово редакторів	5
1. Розвиток урбаністичних досліджень в Україні: внесок вітчизняних вчених	7
<i>Костянтин Мезенцев, Ярослав Олійник, Микола Пістун</i>	
Частина 1. Мережа міст України: динаміка та регіональні паттерни	43
2. Вступ: зміна міської мережі України	43
<i>Костянтин Мезенцев</i>	
3. Урбогенез в Україні: визначальні чинники, особливості прояву та основні етапи	48
<i>Григорій Підгрушний</i>	
4. Міста Харківщини: моноцентрична чи поліцентрична модель просторового розвитку регіону (перспективи та загрози)	65
<i>Костянтин Немець, Катерина Сегіда, Наталія Гусева</i>	
5. Стійкість та мінливість містечок Львівщини (просторова структура та функції)	98
<i>Мирослав Дністрянський, Наталія Дністрянська</i>	
6. Міські поселення Луганщини: нові виклики на фоні старих проблем	121
<i>Ірина Мельник</i>	
7. Депресивні території Полісся: стратегії виживання міст . .	143
<i>Микола Барановський</i>	
8. Українські міста в Європейській метрополітарній мережі: наскільки інтегрований Київ?	169
<i>Олена Денисенко</i>	
Частина 2. Внутрішня мозаїка міст	181
9. Вступ: зміни міського простору столиці	181
<i>Наталія Мезенцева, Костянтин Мезенцев</i>	
10. Публічні простори Києва: модель та сучасні трансформації	185
<i>Наталія Мезенцева</i>	
11. Функціональні та просторові зміни вузлових територій Києва	211
<i>Олена Дронова, Дмитро Полешко</i>	
12. Житлові масиви соціалістичного міста: минуле та майбутнє “хрущовок” Києва	227
<i>Костянтин Мезенцев, Юлія Стеблецька</i>	

13. Чутливість міських територій до ризиків: готовність запобігати і протидіяти	241
<i>Олена Кононенко, Анатолій Мельничук, Олена Денисенко, Олексій Гнатюк</i>	
Частина 3. Приміська зона: від експансії проблем до експансії розвитку	261
14. Вступ: приміські простори, що змінюються та виникають	261
<i>Костянтин Мезенцев</i>	
15. Житлова субурбанізація в Україні: тренди та відмінності	268
<i>Костянтин Мезенцев, Наталія Мезенцева</i>	
16. Приміська зона Києва: дифузійні функції обслуговування	288
<i>Костянтин Мезенцев, Тетяна Манишліна</i>	
17. Просторовий розвиток приміської зони Івано-Франківська: ментальні межі, нерівномірність, фрагментація	304
<i>Роман Сливка, Ірина Закутинська</i>	
18. Від “розірваного” простору до метрополізації і субурбанізації: Херсонська міська агломерація у нових вимірах урбогенезу	326
<i>Дар’я Мальчикова, Ігор Пилипенко</i>	
Частина 4. Нові обличчя міст України	339
19. Вступ: чи є місце в Україні розумним, зеленим, креативним містам?	339
<i>Наталія Мезенцева</i>	
20. Нові фасади міста Дніпра	346
<i>Любов Зеленська</i>	
21. Індустріальний Харків: консервація чи шлях до розумного міста?	357
<i>Людмила Немець, Наталія Гусева, Анастасія Мазурова, Людмила Ключко</i>	
22. Чи може індустріальний туризм змінити обличчя Кривого Рогу?	378
<i>Вікторія Пацюк, Володимир Казаков</i>	
23. Зелена економіка в містах України: міф чи реальність?	394
<i>Олена Кононенко</i>	
24. Управління містами в Україні: у пошуках гендерної рівності	416
<i>Наталія Мезенцева</i>	
Післямова. Слово експертів	426
Відомості про авторів	435

Передмова. Слово редакторів

Міста – ключові осередки просторових змін, що поширюються на навколишню територію регіонів, держав, континентів. Окремі з них стають епіцентрами поширення культурних інновацій, фокусами концентрації нових ідей, технологій, економічного та соціального капіталу, міграції креативних людей і реалізують сучасні стратегії оновлення та модернізації міського простору. Інші, навпаки, ніби зупиняючись в часі, зберігають характерні риси попередніх епох. У процесі взаємодії міста формують дивовижні поєднання – сузір'я мереж і потоків. Кожне місто знаходить свою нішу в складних ієрархіях і типологіях. Світові міста та невеличкі робітничі поселення, центри постійної ділової активності та сезонні курортні селища, транспортні хаби та віддалені екомістечка, міста з кварталами масового житла і невинно зростаючими хмарочосами та місцеві адміністративні центри, що подекуди навіть в центральній частині нагадують сільські поселення, – всі вони формують складну структуру просторового каркасу міського розселення. Саме такою є “урбаністична Україна” – сукупність міст та метрополітенських регіонів, міських та приміських просторів, які характеризуються не тільки переліками демографічних чи економічних показників (кількості населення, виробленої промислової продукції, реалізованих послуг, збудованого житла чи закладів соціальної інфраструктури), але й своєю специфічною аурую, колоритом, сприймаються через власні асоціативні образи та стереотипи.

Урбаністична Україна – феномен, що не втрачає своєї актуальності. Міські простори Центральної та Східної Європи в останні десятиліття зазнали суттєвих, подекуди драматичних чи хаотичних змін. Наскільки типові чи специфічні процеси, що відбуваються в українських містах? Як змінюються міські та приміські простори? Що чекає на міста-мільйонери і дуже малі міські поселення? Чи є майбутнє в індустріальних і депресивних міст? Чи бути в Україні зеленим, креативним, розумним містам? Всі ці питання обумовлюють актуальність географічних досліджень урбаністичної України, що нині знаходиться в епіцентрі просторових змін.

У книзі представлено результати урбаністичних досліджень, які здійснювалися впродовж останнього десятиліття українськими нау-

ковцями з позицій суспільної географії. Вони торкаються різних аспектів і об'єднані у кілька тематичних напрямів: дослідження національної та регіональних мереж і систем міських поселень різних типів, їх еволюції та розвитку; вивчення сучасних процесів, що відбуваються у містах, зокрема, трансформації публічних просторів, вузлових територій, житлових районів Києва; дослідження процесів розвитку приміської зони та її специфіки навколо окремих великих міст в контексті житлової та комерційної субурбанізації, поширення метрополізації та агломерування; визначення шляхів подальшого розвитку міських поселень України з врахуванням пріоритетів безпеки та комфортності проживання, використання потенціалу індустриальної спадщини, формування нового іміджу міст.

Ідея написання монографії виникла на кафедрі економічної та соціальної географії Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Поштовхом для цього стало те, що українська заявка виграла право на проведення у вересні 2017 року в Києві, Дніпрі та Кривому Розі Сьомої міжнародної конференції з урбаністичної географії посткомуністичних країн CAT-ference. Її тематика "A view on cities from elsewhere" ("Погляд на міста звідусіль") відкриває можливість представити доробок української урбаністичної географії та долучити результати наукових пошуків, отримані в процесі дослідження українських міст, до світового урбаністичного дискурсу.

Ми вдячні колегам з різних регіонів за підтримку цієї ідеї, що дало змогу багатогранно представити урбаністичну Україну та показати її специфіку не тільки на прикладі Києва та столичного регіону, а й Полісся, Харківщини, Луганщини, Дніпропетровщини, Херсонщини, Івано-Франківщини, Львівщини.

Сподіваємось, що книга викличе інтерес у фахівців, наукову дискусію та надихне на нові дослідження міських просторів.

1. Розвиток урбаністичних досліджень в Україні: внесок вітчизняних вчених

Костянтин Мезенцев, Ярослав Олійник, Микола Пістун

Розвитку урбаністичних досліджень в Україні присвячено достатньо багато праць, але у більшості випадків вони сфокусовані на виділенні напрямів та переліку дослідників, що їх презентують. Проте відкритим залишається питання внеску української науки у теорію та методологію урбаністики. В даній роботі зроблено спробу узагальнити ключові ідеї та концепції, які розвивали українські географи-урбаністи.

Для цього потрібно спочатку визначитися, в чому полягає географічна складова урбаністичних досліджень. Так, Ю. Пітюренко вважав, що економіко-географічні аспекти дослідження урбанізації пов'язані з конкретною територією, з вивченням впливу на її розвиток природних, історичних, соціальних і економічних факторів, з аналізом рівня її сучасного і перспективного розвитку на даній території і території всієї країни (*Пітюренко 1977*). Пізніше колективом кафедри економічної географії Київського університету було узагальнено економіко-географічний аспект вивчення міста, який передбачає: розглядати місто як складний економіко-географічний комплекс, центр (“ядро”) відповідного економіко-географічного району; вважати територіальну організацію міста важливим синтезом, що включає його територію, потенціал економіко-географічного положення, комплексний і пропорційний розвиток всіх компонентів комплексу, а також можливість науково обґрунтованого управління містом; глибокий аналіз функціональної структури на основі вивчення внутрікомпонентних та міжкомпонентних системоутворюючих зв'язків; врахування феномену столичності та інерційності розвитку і функціонування основних виробничих фондів міста, його входження в агломерацію; багатоконтактність міського середовища як ресурсу суспільного розвитку; необхідність обґрунтування елементів економіко-географічного прогнозу, передпланових та передпроектних розробок, які повинні увійти як складова частина до плану соціально-економічного розвитку і генплану міста (*Пістун та ін. 1989: 3-4*).

Як зазначав автор “Географії міст” Г. Лаппо, “багатогранність міста як соціального організму, фокусу території, комунально-господарського комплексу, містобудівної системи потребує участі в дослідженні його проблем представників багатьох наук... Географічні ідеї та концепції необхідні для розкриття фундаментальних властивостей міста” (Лаппо 1997: 5). Вчений наголошував, що географія розглядає місто на різних територіальних рівнях; соціальна географія допомагає пізнати місто як своєрідний “демографічний котел”; географія зобов’язує розглядати місто разом з оточенням, що виступає його партнером і водночас доповненням; географічне вчення про місто є конструктивним (Лаппо 1997).

Таким чином, предметна область урбаністичної географії охоплює широке коло питань, пов’язаних із вивченням просторових аспектів виникнення, розміщення, розвитку чи занепаду міських поселень, формування та зміни міських мереж і систем, феноменів індустріальних і постіндустріальних міст, глобальних (світових), креативних, розумних, зелених та водночас депресивних, деградуючих міст, трансформації міського простору та взаємодії міста з навколишньою територією.

Перше наближення: 1920–40-і роки

Перші урбаністичні дослідження українських географів припадають на 1920–30-і роки. Д. Ткач та Т. Заставецький висловлюють думку, що основи української геоурбаністики заклав В. Кубійович (Ткач, Заставецький 2001). Так, вчений писав, що “географічні праці, присвячені містам, або проблеми міст більшої території способом порівняння, або ж – і то частіше – є монографіями окремих міст. І перші, і другі головну увагу звертають на географічне розташування міста щодо ближньої і дальньої околиці на природничо-географічну обумовленість розвитку міста, на його розбудову, вигляд будинків і їх поверховість. Менше аналізуються осадницькі стосунки, зокрема розміщення населення, його густота, етнічна і професійна структура, яка подається для цілого міста, а не окремих кварталів, що має для географа виняткову вагу, бо тільки це дає підстави для поділу міста на природні одиниці” (Kubijowicz 1927). Ця думка залишається актуальною і нині. В. Кубійович виділив елементи просторової структури міста – три “кола міста”: 1) місто фізіогномічне, 2) передмістя та 3) коло міської людності, розміщеної по селах, а у їх межах різне співвідношення міської, сільської та місцевої людності. До останньої він відносив несільськогосподарське населення, яке проживає у передмісті або селах, але доїжджає

щодня на роботу у місто. В. Кубійович висловив думку про те, що великі міста виникають і розвиваються тільки там, де вигідне положення дозволило їм значно вплинути на околиці, тобто створити собі зону впливу (*Kubijowicz 1927*). Серед інших ідей – висновок про те, що найвищу щільність населення у місті мають райони, які населяються бідними людьми, а також райони, де проживає єврейське населення, тобто фактично йдеться про ідею суспільно-просторової поляризації.

За матеріалами перепису 1926 року І. Вологодцев виявив особливості розвитку міст України та фактично здійснив першу їх функціональну типізацію, виділивши групи міст – фабрично-заводські, кустарно-ремісничі, транспортні, адміністративно-торгово-промислові, сільськогосподарсько-ремісничі, сільськогосподарсько-ремісничо-торгові, сільськогосподарсько-транспортні (*Вологодцев 1930*). Географічні нариси українських міст (Львова, Києва) представлені у працях О. Степанів з Львівського університету (*Степанів 1938, 1939, 1945*). Першу в Україні дисертаційну роботу з урбаністичної географії, присвячену економіко-географічній характеристиці міста Полтави, захистила Є. Капчинська в Одеському університеті.

Географію міст у Київському університеті започатковано завідувачем відділу економічної географії Київського інституту географії І. Маєргойзом, який у 1940–41 рр. проводив дослідження м. Києва. Були вивчені практично всі підприємства міста, складена унікальна картотека його внутрішніх та зовнішніх зв'язків, але під час Другої світової війни всі ці матеріали було втрачено. Десятиліттям пізніше І. Майєргойз (під іменем І. Марченко), спираючись на свої спогади та новітні дані, опублікував книгу про Київ де, зокрема підкреслював, що місто є “природно-географічним центром України” (*Марченко 1950*). Цікавою є думка вченого, що з роллю Києва як столиці України – країни, яка є прекрасним за різноманіттям та за цілісністю народногосподарським комплексом, – найтіснішим чином пов'язана велика кількість культурних закладів... Це місто учених, письменників, артистів і музикантів, архітекторів та художників, лікарів, педагогів та багатьох інших діячів культури (*Марченко 1950*). Тобто фактично йдеться про формування в місті мовою сьогодення “креативного класу”.

В цілому до 1960-х років географічні дослідження міст в Україні носили фрагментарний характер.

Від економіко-географічної характеристики міст до пояснення їх просторової неоднорідності: 1960–1970-і роки

На 1960-і роки припадає сплеск урбогеографічних досліджень – опубліковано низку наукових статей, захищено ряд дисертацій, хоча у більшості випадків такі дослідження носили порівняльно-описовий характер. Процеси інтенсивної індустріалізації та, як наслідок, зростання кількості та людності міських поселень обумовили необхідність здійснення **комплексної економіко-географічної характеристики міських поселень**. Найбільше робіт було присвячено вивченню міських поселень Донецької (Ю. Пітюренко), Одеської (Н. Блажко, Д. Богуненко, Л. Гнатюк), Запорізької (Є. Шипович), Київської (Г. Коваленко), Черкаської (Г. Макаренко), Житомирської (М. Григорович), Сумської (П. Коваленко), Волинської (С. Мохначук), Рівненської (М. Ковтонюк) областей.

Ключові ідеї українських вчених в цей період були пов'язані з визначенням **факторів формування та розвитку міст** (особливо ролі *економіко-географічного положення*), аналізом **містоутворюючих функцій** (передусім *промислової*) та господарських зв'язків міст. Так, наприклад, М. Григорович відмічав, що якщо у ХІХ столітті найважливішим містоформуючим чинником на Житомирщині була торгівля, то у радянський період основними містоформуючими чинниками виступають промисловість, транспорт і організаційно-господарські та культурні функції позаміського значення (Григорович 1968). С. Мохначук висловив думку, що кожному способу суспільного виробництва характерний свій комплекс містоутворюючих функцій, які ставлять певні вимоги до географічного положення міста, його людності, планування і забудови (Мохначук 1970). Л. Гнатюк розглядала Одесу як поліфункціональне місто, основними містоутворюючими функціями якого є промисловість, а також транспортно-розподільчі, культурні та курортні (Гнатюк 1966, 1967).

Важливим науковим доробком були спроби пояснити **нерівномірність у розміщенні міських поселень** (Коваленко 1967; Григорович 1968 та ін.). Найхарактернішою рисою розселення міського населення є висока його концентрація в незначній кількості великих міст і розпорошення значної частини міського населення по багатьох малих та середніх містах (Онкієнко та ін. 1968). П. Коваленко зазначав, що така нерівномірність зумовлена розміщенням природних ресурсів (мінерально-сировинної бази), відмінністю в економіко-географічному положенні між окремими містами та частинами адміністративних районів, природними (грунтово-кліматичними) та

історичними умовами розселення. Основним фактором, що визначає перспективне зростання існуючої мережі міських поселень, він вважав розміщення нових промислових підприємств (Коваленко 1967). Нерівномірне розміщення міського населення пояснюється концентрацією промислових підприємств у великих містах (Чащухін 1969), нерівномірним розміщенням виробничої бази за категоріями міських поселень (Пітюренко 1973).

Нерівномірне розміщення промислового виробництва негативно позначилося на рівні зайнятості населення та на ступені використання трудових ресурсів малих міст (Безуглий 1968). Тому ще одна важлива проблема – **розвиток малих і середніх міст та раціональне використання їх трудових ресурсів**. Ю. Пітюренко наголошував, що “обмеження промислового розвитку крупних міст відкриває прямий шлях для розміщення багатьох підприємств у малих та середніх містах, особливо в тих, які розташовані поблизу великих індустріальних центрів і мають сприятливі умови. Постійне вивчення та відбір малих і середніх міст, в яких найкраще поєднуються природні та економічні передумови, – найбільш правильний шлях для активізації їх розвитку” (Пітюренко 1969). Переважний розвиток малих та середніх міських поселень сприятиме більш успішному вирішенню основного завдання – вирівнюванню рівнів економічних районів республіки (Коваленко 1967). Але при вирівнюванні рівнів економічного розвитку областей не стоятиме питання про обов’язкове піднесення всіх малих мст до рівня середніх, а середніх – до рівня великих; переважаючий розвиток матимуть міста з вигідним економіко-географічним положенням, з наявними сировинними ресурсами (Мохначук 1971).

Основну увагу при вивченні зайнятості у малих і середніх містах було зосереджено на питаннях врахування *статевої структури трудових ресурсів*. У складі трудових ресурсів малих та середніх міст України значну питому вагу мали жінки (Онікієнко та ін. 1968), але при цьому саме жінки становили основну частину незайнятих у суспільному виробництві (Пітюренко 1969). Малі міста мали більш просту структуру господарства, яке вбирало, як правило, лише чоловічу частину трудових ресурсів (Чащухін 1969).

Постійне зростання чисельності населення та прогресуюча урбанізація свідчили про низьку ефективність спроб обмежити зростання великих міст. О. Леснов та Ю. Пітюренко відмічали, що за умови розвитку містоутворюючої бази неможливо обмежити зростання міста, а можна лише регулювати його територіальний розвиток. Тому вчені пропонували переходити від радіально-

концентричних планувальних структур міст до динамічних лінійно-смугових структур, що мали б забезпечити неперервність розвитку міст і автономність розвитку функціональних міських зон (Леснов, Питюрєнко 1977).

Комплексні дослідження міських поселень регіонів різних рівнів та масштабів у більшості досліджень завершувалися їх **функціональною типізацією**. Основними критеріями таких типізацій виступали поєднання промислово-виробничих, транспортних, адміністративно-культурних, оздоровчих та інших функцій, особливості економіко-географічного положення, величина міських поселень (табл. 1.1). Також набули поширення й генетичні типізації міст. Так, наприклад, М. Крачило виділив три генетичних типи міст: міста, що виникли як фортеці; міста, що перетворилися з сіл в адміністративні центри; міста, що виростили з фабрично-заводських і торгово-промислових сіл і селищ (Крачило 1970).

Значний вплив на урбаністичні дослідження мала ідея виділення **ступенів розвитку міських поселень** України, запропонована Н. Блажко. В її основу покладено структуру містоутворюючих функцій, ступінь комплексності їхньої виробничої основи, структуру і діапазон зовнішніх зв'язків, інтенсивність участі у територіальному поділі праці (Блажко 1967).

З кінця 1960-х років набула поширення ідея **територіальних систем міських поселень**. Н. Блажко систему міських поселень розглядала як цілісні динамічні сукупності функціонально взаємопов'язаних і взаємодіючих міських поселень, об'єднаних спільністю господарської основи й території (Блажко 1967). О. Ващенко зазначав, що територіальна система міських поселень – це динамічна просторова структура (сукупність) міських поселень, яка характеризується спільністю території, особливістю господарських зв'язків та відповідними функціями у територіальному поділі праці (Ващенко 1968). Система населених пунктів відрізняється від простої їх сукупності наявністю більш стійких і глибоких різноманітних зв'язків, що визначають загальні шляхи і особливості їх народногосподарського розвитку, спільність їх інтересів, будівельних і реконструктивних заходів планіровочних рішень і т.д. (Богорад 1966). Система міських поселень – сукупність функціонально супідрядних міст і селищ, що об'єктивно виникає на тій чи іншій території і економічній базі та планомірно формується в умовах соціалістичного ладу, складається в процесі розвитку виробництва, його територіальної організації, розселення населення, створення сприятливих умов для його життя і виробничої діяльності (Питюрєнко 1977).

Таблиця 1.1. Схеми функціональної типізації (типології) міських поселень українськими вченими-географами у 1960–1970-х роках

Автор	Функціональні типи
Г. Коваленко, 1968	1) багатофункціональні міста-“мільйонери”; 2) багатогалузеві промислові центри змішаного профілю – середні міста; 3) багатогалузеві центри обробної промисловості – напівсередні міста; 4) транспортно-промислові центри – напівсередні міста; 5) місцеві господарсько-організаційні центри – малі міста і селища міського типу; 6) одногалузеві малі центри обробної промисловості; 7) супутники великого міста за трудовими, культурно-побутовими зв’язками з декількома власними функціями – “супутники першого кола”
С. Мохначук, 1969	1) багатофункціональні міські поселення з розвиненими промисловими, транспортними, організаційно-господарськими функціями; 2) міські поселення – центри обробної промисловості; 3) міські поселення – центри добувної промисловості; 4) міські поселення – організаційно-господарські центри; 5) міські поселення – місцеві центри
М. Ковтонюк, 1969	1) обласне поліфункціональне місто; 2) поліфункціональні міста та районні центри зі значним розвитком виробництва, а також лісової, легкої та харчової промисловості, розташовані на зручних шляхах сполучення (значні промислові центри, транспортні вузли); 3) центри сільськогосподарських та лісопромислових районів з розвитком місцевої промисловості; 4) вузькоспеціалізовані поселення з добувною, лісовою чи харчовою промисловістю
М. Крачило, 1970	1) адміністративно-господарські центри з різноманітною промисловістю союзно-республіканського і місцевого значення, досить добре розвиненим транспортом і культурно-обслуговуючими функціями; 2) адміністративно-господарські центри, серед галузей промисловості яких переважає харчова і легка промисловість союзно-республіканського і місцевого значення; 3) адміністративно-господарські центри з промисловістю місцевого значення; 4) промислові центри з розвиненою паперовою і фарфоро-фаянсовою промисловістю республіканського значення; 5) промислово-транспортні центри; 6) селища міського типу з промисловістю по переробці місцевої сировини
С. Мохначук, 1971	1) обласний, промисловий, транспортний, адміністративно-політичний і науково-культурний центр з республіканським і союзним масштабом поділу праці; 2) багатогалузеві промислові центри з розвинутими невиробничими функціями; 3) транспортно-промислові центри; 4) адміністративні центри із значною обробною промисловістю; 5) місцеві господарські центри; 6) одногалузеві малі господарські центри

Продовження табл. 1.1

Автор	Функціональні типи
Ю. Пітюренко, 1972	1) найважливіші адміністративно-політичні, індустріальні, наукові та культурні центри країни (столиці); 2) багатофункціональні міста – обласні (регіональні) центри; 3) багатогалузеві промислові центри; 4) одногалузеві (вузькоспеціалізовані) промислові центри; 5) промислово-транспортні центри; 6) транспортно-промислові центри; 7) транспортні центри; 8) міста з слабо розвинутою промисловістю – організаційно-господарські, торгово-розподільчі, культурноосвітні центри місцевого значення; 9) різнофункціональні міста – супутники крупних міст; 10) міста – курортні центри або з переважним значенням курортно-оздоровчих функцій
Ю. Пітюренко, 1977	1) найважливіші адміністративно-політичні, індустріальні, наукові та культурні центри країни – столиці; 2) багатофункціональні міста з сильно розвинутою промисловістю – центри регіональних систем; 3) багатофункціональні міста – центри обласних систем; 4) багатогалузеві промислові центри – центри локальних систем; 5) одногалузеві (вузькоспеціалізовані) промислові центри – центри локальних систем; 6) промислово-транспортні центри – центри локальних систем; 7) транспортно-промислові центри – центри локальних систем; 8) транспортні центри – центри локальних систем; 9) міста зі слабозринутою промисловістю – центри локальних систем; 10) різнофункціональні міста – супутники великих міст; 11) курортно-оздоровчі міста – центри локальних систем

Вона характеризується територіальною цілісністю, функціональною єдністю всіх її елементів і підсистем, складністю структури і функціональних зв'язків, постійною зміною кількості і рівня розвитку поселень (Пітюренко, Якімова 1974). При цьому не будь-який згусток міських поселень являє собою систему (Пітюренко 1977).

Найґрунтовніше концепція територіальних систем міських поселень розвинута у працях Ю. Пітюренка. Так, на його думку, розвиток систем міських поселень відбувається за загальною схемою “від простого до складного” в залежності від рівня розвитку економічної бази і характеру тих функцій, які виконуються містом. Системи населених пунктів здебільшого розвиваються навколо крупних міст і під їх безпосереднім впливом, який залежить від величини міста та його значення у територіальному поділі праці і в розміщенні продуктивних сил (Пітюренко 1972).

Ю. Пітюренко запропонував типізацію територіальних систем міських поселень, виділивши спочатку регіональні, рівномірного розосередженого розселення з розвинутим головним центром, поліцентричні, біцентричні, моноцентричні, локально-низові (*Пітюренко 1971*), а згодом – системи міських поселень економічних районів (районні, великі інтегральні, в яких найбільш повно представлені функціональні типи міст), системи рівномірного розосередженого розселення з розвинутим головним центром та поліцентричні системи міських поселень (регіональні), біцентричні, моноцентричні системи міських поселень, локально-низові (мікролокальні) системи міських поселень (*Пітюренко 1972*).

Урбанізація, агломерування та комплексний розвиток міст: 1970–1980-і роки

Посилення процесів урбанізації в Україні викликало необхідність обґрунтування її стадій, появу нових понять і термінів. Є. Шипович та С. Мохначук в своїх роботах спиралися на виділення трьох ***фаз (етапів) урбанізації***: власне урбанізація (переважання центробудівних сил), субурбанізація (розмивання ядра) та рурбанізація (урбанізація сільських населених пунктів в межах урбанізованої зони) (*Шипович, Мохначук 1977*).

Цікавою є ідея трактування ***урбанізації як процесу концентрації спілкування*** в системі спілкування, що регулюється містами, запропонована З. Васильєвою та В. Ковалевським. На їхню думку, концентрація спілкування здійснюється в двох аспектах – соціально-інформативному і просторовому, а міста виявляються як єдність цих процесів. Елементи дисгармонії в процесі урбанізації багато в чому визначаються незбігом у часі в розвитку соціальних і просторових форм концентрації спілкування (*Васильєва, Ковалевський 1976*). Так, соціальний розвиток суспільства на той час випереджав розвиток матеріально-технічної бази розселення. Висловлювалася думка, що зростання великих міст зупиниться тоді, коли просторова форма концентрації спілкування повністю відповідатиме соціальному змісту, коли відбудеться ніби “подолання простору” в масштабі країни, коли кожний населений пункт, незалежно від розмірів, знаходитиметься у рівних умовах з іншими щодо повноти і оперативності одержання інформації, щодо легкості здійснення його мешканцями контактів з будь-яким іншим пунктом країни (*Васильєва, Ковалевський 1976*).

У 1970-х роках в науковому обігу закріпилося ***поняття урбанізованого району***, що відрізняється підвищеним ступенем індуст-

ріалізації, високою питомою вагою міського населення, високорозвинутими економічними, трудовими і культурно-побутовими зв'язками між населеними пунктами, а також урбанізацією ландшафтів (Пітюренко 1972). Вплив крупного міста відбивається на урбанізації району в поступовому перетворенні сіл у міські селища і міста, ліквідації істотних відмінностей між містом і селом, збільшенні густоти міського населення і зменшенні густоти сільського, ущільненні та поглибленні взаємозв'язків головного міста з оточуючими його населеними пунктами. Урбанізація прилеглого до головного міста району супроводжується розширенням його території, збільшенням щільності забудови і ускладненням планувальної структури (Пітюренко 1972).

Окремий аспект досліджень пов'язаний із вивченням процесів *взаємодії головного міста та навколишньої території*. Виробничі, організаційно-господарські та обслуговуючі центри по мірі їхнього росту і ускладнення функцій все більше підпорядковували своєму впливу навколишню територію і формували зону тяжіння, частина якої з найбільш інтенсивними зв'язками розглядалася як *приміська зона* (Пітюренко 1977). В межах приміської зони формувалися *міста-супутники*. Г. Коваленко визначив для супутників “першого кола” ознаки спільності повсякденного життя населення з центром тяжіння, зокрема, розселення в поселеннях-супутниках частини працюючих на підприємствах і установах головного міста (що обумовлює щоденні приміські трудові поїздки – маятникову міграцію), велику роль культурно-побутових установ головного міста в постійному обслуговуванні жителів поселень-супутників (що обумовлює часті культурно-побутові поїздки на приміському транспорті), обслуговування жителів головного міста місцями відпочинку в поселеннях-супутниках. При цьому частина міських поселень-супутників за трудовими і культурно-побутовими зв'язками мала власну містоутворюючу базу (лікувально-оздоровчі центри, невеликі центри обробної промисловості, науково-освітні центри) (Коваленко 1973).

В дослідженнях містобудівників на перший план вийшли питання *формування міських агломерацій, визначення їхніх меж* (Богорад 1966; Вишневский 1966; Фомин 1968 та ін.). На думку Д. Богорада, міські агломерації є специфічним різновидом систем населених пунктів, їх більш розвинутою формою (Богорад 1966). Проте в географічній літературі ідея міських агломерацій зустріла критику. Так, О. Леснов та Ю. Пітюренко аргументували, що міські агломерації – це не “більш розвинута форма і вищий ступінь систем

населених місць”, а міські утворення зі злитими ареалами населених місць та їх функціональних зон, які виникли внаслідок несприятливих історичних передумов розвитку міст, стихійної забудови чи проектування систем населених місць і окремих міст з недостатнім науковим передбаченням. Тобто агломерація міст – це процес їх виродження (*Леснов, Пітюренко 1970*). Аналіз природи міських агломерацій, на думку вчених, не залишав сумнівів у тому, що вони є наслідком стихійного розвитку систем населених пунктів. Основним негативним наслідком агломераційного процесу є не стільки злиття міст взагалі, скільки злиття їх функціональних зон – промислових і сільбищних, промислових і паркових, складських і паркових, скорочення сільськогосподарських угідь і збільшення їх контурності, що ускладнює їх обробіток. В архітектурно-художньому відношенні агломерація міст виявляється у змішанні архітектурних стилів різних епох, порушенні художньої цілісності ансамблів, створених у попередні соціально-економічні формації, і розвитку еkleктичних тенденцій у формуванні архітектурно-художнього вигляду міста (*Леснов, Пітюренко 1970*). О. Леснов та Ю. Пітюренко наголошували, що помилковою є концепція, згідно з якою система населених пунктів, будучи оптимальною формою розселення, отожднюється з продуктом її деградації – міською агломерацією. Якщо система населених пунктів розвивається гармонійно, то немає і проблеми міської агломерації. Розвиток міських агломерацій має лише негативні наслідки. Розвиток територіально-планіровочної структури урбанізованого району можна вважати прогресивним доти, доки головне місто і кожний населений пункт, що є складовою частини системи населених пунктів, зберігає свою індивідуальність, планіровочну структуру і взаємозв'язки, які забезпечують нормальну виробничу діяльність і умови розселення (*Леснов, Пітюренко 1970; Пітюренко 1972; Пітюренко 1977*).

Згодом дослідження агломерацій отримали поширення в українській географічній літературі, але головним чином стосовно **промислових агломерацій**. О. Кузьмінська відмічала, що навколо великих міст в результаті розвитку їх виробничих зв'язків з супутниками формуються промислові агломерації, а під впливом демографічних зв'язків – міські агломерації. Їх функціонування тісно взаємопов'язане, але зони їх територіального охоплення не співпадають – ареал промислових агломерацій значно ширший, оскільки для їхнього функціонування необхідна значна за площею периферія (*Кузьмінская 1979*). Також цікавою є думка О. Кузьмінської про те, що агломерації, які формуються на наукових засадах, є якісно новими,

прогресивними формами розселення, а об'єктивний процес їх формування (що відображає закономірності урбанізації) не можна представляти лише як результат механічного зростання міст. У планово організованій агломерації з розвиненими органами управління функціонування всієї системи місто-центр повинне виконувати центральні функції (адміністративні, виробничі, регулювання населення і розселення), а населені пункти периферії повинні уповільнювати та обмежувати ріст міста-ядра (*Кузьминская 1979*). Промислова агломерація – складна багатогалузева система, що включає ядро, зону трудового тяжіння або економіко-географічну зону і зовнішню зону. Їх границі умовні, особливо динамічна середня зона, оскільки змінюється пропорційно розвитку зв'язків з ядром (*Кузьминская 1980*).

Дещо пізніше було запропоновано поняття **рекреаційної агломерації** – взаємообумовленого поєднання населених пунктів, які виникають на певній території на основі спільності використання рекреаційних ресурсів та інфраструктури, об'єднані між собою багатосторонніми зв'язками в територіально-господарську систему, що задовольняє потреби населення у відпочинку. Вони виникають в курортних районах, що мають високу рекреаційну спеціалізацію, значний рівень рекреаційного освоєння, інтенсивний тип рекреаційного господарства (*Галух, Романова 1990*).

Питання *визначення меж міських агломерацій* піднімалися і в працях географів. Так, О. Кузьмінська та О. Драпиковський в межах агломерації пропонували виділяти зони взаємодії ареалів поширення трудових зв'язків ядра і поля, трудових зв'язків всередині поля, в межах півторагодинної ізохроні транспортної доступності, культурно-побутових зв'язків ядра та поля, рекреаційних поїздок. Графічне накладання зазначених ареалів дозволяло виділити дисперсну границю міської агломерації з зонами дії всіх ознак (поле міської агломерації) та вибіркової дії ознак (перспективна територія урбанізованого розвитку – периферія, що поділяється на підзони – сприятливого розвитку агломерації та нестійкого розвитку) (*Кузьминская, Драпиковский 1981*).

Важливим узагальненням процесів формування та розвитку міських поселень було виділення **закономірностей і тенденцій міського розселення** в Україні. Головні з них – дальший інтенсивний розвиток процесу урбанізації; посилення взаємозв'язків між міським і сільським розселенням; формування раціональних систем міських поселень; ускладнення взаємозв'язків і функціональної структури міських поселень, обумовлене закономірністю концент-

рації і комплексного розвитку промисловості; гармонійний розвиток двох основних форм міського розселення – централізованої та розосередженої; дальше зростання кількості та ролі міст міжрайонного (внутриобласного) значення та міських поселень, які розвиваються на невиробничій містоутворюючій базі (наукові, культурно-туристські та інші центри) (Пітюренко 1972). Згодом Ю. Пітюренко обґрунтував закономірності розвитку систем міських поселень, зокрема, взаємозв'язок і взаємообумовленість розвитку виробничо-територіальних систем і систем розселення (що полягає у головному значенні першого типу систем для формування другого і у поступовому наростанні впливу другого типу систем на розвиток першого); випереджуючий розвиток міст – центрів систем, його стадійний характер (зародження, повільне або динамічне зростання, досягнення функціональної сформованості, характерної для нижніх типів, розвиток нових функцій і перехід до вищих типів), розвиток процесу інтеграції систем міського розселення; взаємозв'язок між функціональною розвиненістю центрів систем розселення та їх величиною при визначальному впливі функцій на величину центра; залежність сформованості локальних систем від ступеня розвиненості системоутворюючих функцій їх центрів; залежність сформованості обласних і регіональних систем від розвиненості структури їх міст; подальше зростання і функціональний розвиток центрів міжрайонних локальних систем, формування їх оптимальної мережі в обласних системах; формування раціональних систем міських поселень як основи перетворення всього розселення, зумовлене при соціалістичному господарстві планомірним розвитком виробничо-територіальних систем і пропорційним розвитком міст різних категорій та функціональних типів (Пітюренко 1980).

Ю. Пітюренко сформулював ключові положення *концепції розселення і розвитку міст України на перспективу*. Так, система розселення України, на думку вченого, є середньосформованою (нерівномірність у розміщенні міст, гіпертрофований ріст найбільших міст та агломерацій міських поселень); удосконалення територіальної структури розселення доцільно здійснювати на п'яти ієрархічних рівнях підсистем розселення – трьох локальних (місцевому, районному, міжрайонному), обласному та регіональному; необхідно забезпечити планомірне формування мережі опорних центрів республіканської системи розселення (поряд із шістьма регіональними центрами – Київ, Харків, Одеса, Дніпропетровськ (з 2016 року – Дніпро), Донецьк, Львів – в перспективі необхідно розвивати ще два міжобласних центри для формування Подільської (Вінниця) і

поліпшення розвитку північної частини Західної (Рівне) регіональних систем) (Питюрєнко 1984).

У 1980-х роках українські географи також розробили *концепції комплексного розвитку міст* в умовах розвиненого соціалізму (А. Степаненко) та *великого міста як економіко-географічного комплексу (системи)* (колектив кафедри економічної географії Київського університету імені Тараса Шевченка – М. Пістун, С. Мохначук, М. Міжега, В. Юрківський, В. Пересекін та ін.). В рамках другої концепції було розвинуто положення про трудові зв'язки великого міста, інтегральний планувальний район, виявлено особливості функціонування економіко-географічного комплексу великого (крупного) міста на прикладі Києва.

Комплексний розвиток трактувався як планомірний і гармонійний розвиток міста як єдиного цілого, яке забезпечує збалансованість і органічний зв'язок міських підсистем і елементів, при яких досягається найбільша економічна і соціальна ефективність народногосподарських інтересів за рахунок доцільного використання його соціально-економічного потенціалу, природних, трудових та інших ресурсів (Степаненко 1981). При цьому зроблено висновок, що зростання промислового виробництва у подальшому все меншою мірою буде викликати зростання міського населення (Степаненко, Корзова 1983).

Велике (крупне) місто розглядалося як складна динамічна *економіко-географічна система* певного ієрархічного рівня, основою механізму функціонування якої є економіко-географічні зв'язки (Мохначук и др. 1982), складний вид економіко-географічного комплексу зі своєю функціональною структурою, системою зв'язків і певним типом природокористування, що сформувався під впливом зовнішніх умов і факторів – суспільно-географічних та природних (Пістун, Пересекін 1989). *Економіко-географічний комплекс великого міста* – дуже складний цілісний просторово-часовий організм, що складається із сукупності організованих підкомплексів, об'єднаних економіко-географічними зв'язками, від яких залежить структура і стійкість всього комплексу; потужний господарський та культурний вузол, місце концентрації різноманітної людської діяльності, “фокус” зв'язків, вузол господарського “каркасу” досліджуваної території (Пістун, Пересекін 1989).

Якщо основою механізму функціонування економіко-географічної системи є економіко-географічні зв'язки, то для міста як економіко-географічної системи найбільш стійкими, повторюваними видами економіко-географічних зв'язків є *трудові зв'язки* (Мох-

начук и др. 1982). Взаємне розташування елементів селітебно-виробничої системи як основи міського організму – місць проживання та роботи – є передумовою і результатом формування, розвитку трудових зв'язків. З використанням діагностичних параметрів розгалуженості, просторової спрямованості, дальності, інтенсивності трудових поїздок, зв'язності виявлено зони (поля) тяжіння підприємств, організацій, установ та житлових утворень (Демин и др. 1985), виділено чотири типи трудових зв'язків – найближчого, близького, рівномірного (радіального) та віддаленого (секторного) просторового розподілу зайнятих за затратами часу (Мохначук и др. 1982), виявлено суперечності між виробництвом та житловими утвореннями міста (між підприємствами конкретних видів діяльності і розміщеними по місту трудовими ресурсами, житловими утвореннями), просторово-часову границю (критичну межу розселення), після якої простір (або час, необхідний на його подолання) є якщо не єдиним, то найсуттєвішим фактором розселення (за цією границею питома вага розселених не зростає, а на всій часовій (просторовій) протяжності активно зменшується) (Мижєга 1982).

Науковий інтерес являло визначення критичної межі розселення для Києва – 45-хвилинної віддаленості від місць прикладання праці, яка за окремими видами діяльності значно відрізнялася. Так, для сфери обслуговування районного значення вона складала 10 хвилин, а для проектних організацій – 55 хвилин (Мижєга 1982). Аналіз анкетної інформації показав, що вирішальними факторами в розселенні є не демогеографічні, а соціальні, що обумовлюють вид діяльності – освіта, професія, займана посада. Наприклад, основна зона розселення трудових ресурсів з вищою освітою та керівних кадрів становила 31-60 хвилин, в той час як основна зона розселення робочих – 21-40 хвилин. Тобто, чим вищий освітній та професійний рівень трудових ресурсів, тим далі від місця прикладання праці вони розселяються (Мижєга 1982, Пистун и др. 1983). В цілому за рівнем урбанізованості території зовнішня границя зони обмеженого розвитку Київської агломерації збігалася з ізохроною 60-хвилинної доступності, яка має не форму кола, а витягується вздовж залізничних віток і автомобільних магістралей (Пересекін 1989).

Цікавою є ідея доцільності територіальної організації великого міста, виходячи з концепції його *деконцентрації* (Пересекін 1986), забезпечення раціональної планувальної організації на основі *концепції дегломерованого розвитку великого міста*, що передбачає виділення ієрархічних рівнів планувальної структури – планувальних районів, підрайонів та елементарних планувальних утворень,

що складаються з виробничих об'єктів, житлових масивів, природних зон, ареалів та інших компонентів, зв'язаних між собою трудовими, обслуговуючими та рекреаційними зв'язками, які, в свою чергу, формують селітебно-виробничі, селітебно-обслуговуючі та селітебно-рекреаційні системи (Мохначук, Пистун 1983). Було запропоновано *модель інтегрального міського району*, засновану на ідеї деконцентрації великого міста та поясного принципі зосередження основних складових частин міста (Пересекин, Мохначук 1989). Інтегральний міський район розглядався як частина території великого міста, що характеризується поєднанням видів діяльності і виробництв, які забезпечують як реалізацію в її межах всього добового циклу життєдіяльності населення, так і стійкість спеціалізації (Пересекин 1986; Пистун, Пересекин 1989). Критеріями його виділення визначено наявність фокусів тяжіння, багатофункціональних вузлів та інтенсивні внутрішні зв'язки, головним чином – трудові. Рівень сформованості структури інтегральних районів міста визначається характером трудових зв'язків, типом поєднання видів діяльності та рівнем мінливості, трансформованості природного середовища (Пересекин 1986).

Окремі дослідження стосувалися вивчення *розміщення сфери послуг на території великого міста*. Так, наприклад, було виявлено, що підсистема обслуговування міського рівня Києва характеризувалася деформованим і несформованим загальноміським центром, відсутністю мережі підцентрів обслуговування міського значення (Юрковський 1985). Серед проблем територіальної організації невиробничої сфери Києва у 1990-х роках В. Юрківський виділив “освоєння” місць підвищеної транспортної доступності (офіційні і неофіційні ринки, кіоски, ятки, торгівля з рук біля станцій метрополітену, “торгові вулиці” в районі Хрещатика і деяких транспортних вузлів, навколо сільськогосподарських ринків, на яких з'явилися додаткові функції несільськогосподарської торгівлі і послуг), розвиток і реконструкцію загальноміського центру в напрямі його внутрішньої функціональної диференціації і створення підцентрів загальноміського значення. Вчений наголошував, що ці проблеми не можуть бути і не будуть вирішені стихійно (Юрківський 1995).

О. Драпіковський виявив взаємозв'язок між позиційними та щільнісними параметрами наукового комплексу столиці: по мірі віддалення від центру міста відбувається збільшення території ділянки і загальної площі виробничих приміщень, що припадають на одного працівника установи. Залежно від величини значень позиційного і щільнісного параметрів локаційного показника він виді-

лив три виробничо-територіальних типи наукової діяльності з такими характерними рисами: а) центральність і концентрованість (формується переважно у сельбищних зонах центральних районів міста); б) поліцентральність і концертрованість (формується переважно в промислових зонах периферійних районів міста); в) поліцентральність і деконцентрованість (знаходяться переважно в зелених зонах периферійних районів міста) (*Драпиковский 1985*).

**Прикладні дослідження та теоретичні узагальнення:
1990–2000-і роки**

У 1990–2000-х роках здійснювалися переважно **прикладні урбаністичні дослідження** в рамках сформованих теорій, зокрема щодо розгляду міста як агломерованого суспільно-територіального комплексу (*Кошіль 1999*), змін у регіональній системі міських поселень в умовах трансформації суспільства (*Заставецький 2004*), трудових маятникових міграцій у містах (*Романюк, 1994*), рівня взаєморозвитку міських та сільських місцевостей (*Сажнев 2002*) тощо.

З теоретичних праць варто згадати узагальнення В. Пересекіна, який наголошував, що “справа полягає не в кількісних характеристиках, які має урбанізаційний процес, наприклад, темпи приросту, рівні концентрації, а в появі нових якісних ознак – ціннісні орієнтири, стереотипи поведінки” (*Пересекін 1995*). Він виділив такі **форми прояву урбанізаційного процесу**: 1) різке нарощування концентрації, диверсифікації та інтеграції видів людської діяльності у міських поселеннях, але якщо на перших стадіях переважали індустріальні види діяльності, то в подальшому – види діяльності, пов’язані з управлінням, наукою та фінансами; 2) прискорене зростання людності міст, особливо великих і надвеликих, але якщо на початкових етапах виражена більш яскраво, коли промисловість розміщувалася у містах, залучаючи значну кількість нових працівників, то згодом – докорінна трансформація, коли у великих і надвеликих містах приріст нових робочих місць припинився, а у нових сферах робочі місця заповнювалися за рахунок перерозподілу зайнятих в інших сферах; 3) інтенсифікація зв’язків між містом-лідером і міськими поселеннями, що входять в сферу його впливу по лінії господарства і розселення, яка також зазнає змін: зменшення інтенсивності прямих господарських зв’язків, особливо коопераційних і ресурсних, доцентрові потоки замінювалися відцентровими; 4) розповсюдження міського способу життя, перехід більшої частини людей від сільського до міського способу життя, але якщо раніше така трансформа-

ція відбувалася за рахунок міграційних переміщень людей із повною або частковою зміною місця проживання, то згодом характерні риси міського способу життя розповсюджувалися, транслиювалися від міста на оточуючу його територію за допомогою засобів комунікації без фактичного переміщення людей (*Пересекін 1995*).

Згодом, аналізуючи процеси урбанізації в історичній ретроспективі, Т. Заставецький оперує поняттям **геоурбанізаційного процесу** як послідовного переходу від однієї урбаністичної ситуації до іншої, що має ряд стадій (циклів), які послідовно змінюють одна одну і пов'язані з господарським освоєнням території. Нова стадія розвитку урбанізаційного процесу пов'язана з поступовим переходом міст до центрів інноваційного розвитку (*Заставецький 2014*).

П. Коваленко відмічав, що при оцінці процесів розвитку міст варто застосовувати не окремі ознаки, що характеризують лише деякі його риси, а певну їх систему, виходячи з того, що для містам притаманні стійкість, стохастичність, інерційність поведінки, багаторівнева ієрархічність, різноманіття народногосподарських функцій та комплекс зв'язків із середовищем. Найголовніша функція того чи іншого міста полягає в управлінні, тобто в організаційно-господарському керівництві територією, на яку воно здійснює свій організуючий вплив (*Коваленко 1992*). Вчений розвинув **ідею управління розвитком міст**: стримування надмірного росту найбільших міст (центрів формування групових взаємозв'язаних систем розселення), більш інтенсивний економічний розвиток малих і середніх міст (центрів місцевих групових систем розселення), а у сільськогосподарських регіонах з менш густою мережею міських населених пунктів – виявлення тих з них, які за своїми природними та економічними умовами можуть мати очільне положення в групових системах розселення та виконувати функції міжпоселенського обслуговування населення (*Коваленко 1992*). На думку П. Коваленка, найважливішим елементом стримування розвитку великих міст мав бути перехід від практики розміщення окремих підприємств до більш рівномірного розосередження промислового будівництва на тяжіючих до великого міста територіях, перехід від автономного розвитку економіки великих міст до більш пропорційної деконцентрації виробництва та інфраструктури на основі формування єдиної економічної бази в населених пунктах всієї системи групового розселення (*Коваленко 1992*).

У рамках конструктивної географії було сформульовано **концепцію міста як природно-антропогенної системи** (*Дмитрук та ін. 1993*), як **просторового організаційно-функціонального поєд-**

нання ландшафтно-архітектурних систем, що мають складну ієрархічну будову (Дмитрук 1993, 2000, 2004), яка включає ландшафтно-архітектурний елемент, ландшафтно-архітектурну групу (поєднання декількох функціонально пов'язаних елементів), ландшафтно-архітектурний масив (поєднання груп в однорідні, закономірно розташовані просторові об'єднання), ландшафтно-архітектурний комплекс (декілька масивів, що поєднані архітектурним стилем забудови, особливим виявом пластики рельєфу та “зеленого будівництва”, мають морфологічну (планувально-видову) єдність), ландшафтно-архітектурну систему (планувально-структурне і функціональне поєднання комплексів, що утворює територіальну єдність з певних форм організації, функціонування, керування і розвитку) (Дмитрук та ін. 1993).

З середини 1990-х років відродився інтерес до вивчення **малих міських поселень**, а з початку 2000-х – **промислових агломерацій**. Основні аспекти дослідження малих міських поселень стосувалися оцінки їх ролі у системах розселення – як ядер локальних систем розселення, організуючих центрів розвитку прилеглих сільських поселень, з'єднувальних ланок в обласній системі розселення між центром і сільськими населеними пунктами (Ткач 1995), як організаційних та адміністративно-управлінських центрів по відношенню до навколишньої території, центрів міграційної активності між сільською місцевістю та середніми і великими містами (Петрук 2011); виявлення особливостей та проблем розвитку малих міст, зокрема, поряд із загальновідомими особливостями виявлено незначні взаємозв'язки малих міських поселень між собою та тісні взаємозв'язки між малими міськими і сільськими поселеннями в локальних системах розселення (Ткач 1995), нерациональне використання молодіжного трудового потенціалу (Мельник 2001), незначну щільність забудови, що поєднує риси міської та сільської місцевості, тощо (Петрук 2011), проаналізовано функціональний розвиток малих міст у регіональній системі розселення (Мозговий 2004); обґрунтування типології (типізації) малих міських поселень за роллю в системах розселення та функціями (Ткач 1995), за структурою та рівнем зайнятості населення, рівнем соціально-демографічного неблагополуччя (Мельник 2006), за функціями (Доценко 2011). При цьому Н. Дністрянська зазначає, що більшість дуже малих міських населених пунктів в сучасних умовах має функціонально-змішаний тип (Дністрянська 2012). Нині характерним є зменшення ролі виробничої та демографічної функцій, разом з тим спостерігається деяке зростання транспортної, торговельно-розподільчої та соціальної

функцій (Петрук 2010). Нові типи функціональної спеціалізації можуть бути пов'язані з географічним (економіко-географічним) положенням (зокрема, розміщення у прикордонні та в межах агломерацій) та спеціалізацією на викликаних часом або незалежних від економічної кон'юнктури видах діяльності, наданні специфічних соціальних послуг (наприклад, обслуговування залізниці, митниці) (Мельник 2008; Дністрянська 2012; Дністрянська, Дністрянський 2013). В аграрно-промислових районах відмінності між малими містами і селищами міського типу часто стираються; при цьому селища, які є центрами адміністративних районів, можуть мати більш розвинуту структуру виробничої діяльності та вищий рівень соціально-економічного розвитку, ніж малі міста, які не виконують цих функцій (Петрук 2011).

О. Гладкий та С. Ішук присвятили значну кількість публікацій питанням *виділення меж, функціонально-просторової структуризації та оцінки економічної ефективності промислових (господарських) агломерацій*. Промислова агломерація розглядається як компактне функціонально-територіальне, виробничо-економічне та техніко-технологічне поєднання різних промислових підприємств та закладів, сформоване на основі урбанізованої концентрованої системи розселення, інтенсивних комунікацій та різноманітних зв'язків (виробничих, інфраструктурних, екологічних, управлінських), що характеризується цілісним взаємообумовленим розвитком і створює додатковий соціально-економічний ефект (Гладкий 2006). Вчені запропонували виділяти території в межах агломерації за інтенсивністю зв'язків (Ішук, Гладкий 2002), за рівнем агломерованості (Ішук, Гладкий 2003; Гладкий 2008). До функцій центрального ядра промислової агломерації О. Гладкий відносить ринково-підприємницькі, кредитно-фінансові і банківські, академічні науково-інноваційні, культурно-освітні, інтелектуальні, комунально-побутові і сельбищні, міжнародні, репрезентативні, інформаційно-комунікаційні, модульні високотехнологічні, соціально-орієнтовані виробничі, інфраструктурні; функцій ближньої периферії – модульні виробничі, енерговиробничі, прикладні науково-інноваційні, аграрні високотехнологічні, спортивні і рекреаційно-оздоровчі, природоохоронні, транспортного розвантаження ядра, сельбищного розвантаження ядра, спеціалізовані освітні, культурні, розважальні, інфраструктурні; функцій дальньої периферії – низькотехнологічні виробничі, утилізації і переробки відходів, природоохоронні, аграрні (Гладкий 2008).

Цікавою є думка Р. Лозинського та І. Костюка про те, що механічне віднесення до складу агломерації усіх поселень, що знаходяться в межах певної зони (наприклад, 1,5 год. доступності) призводить не лише до неправильного визначення меж агломерації, але й до неточної оцінки ступеня її розвитку. На думку вчених, поселення що знаходяться в зоні 1,5-год транспортної доступності, входять до складу регіональної системи міських поселень, а не до складу агломерації (Лозинський, Костюк 2011).

Трансформація міського простору та неоліберальний розвиток міст: 2000-і роки

Протягом останніх десятиліть дослідження розвитку міст в Україні характеризувалися переважно описовістю, втратою зв'язку із ключовими теоріями і концепціями, що пояснюють розвиток міст в цілому та в умовах постсоціалістичних трансформацій зокрема. Досвід урбаністичних досліджень багатьох постсоціалістичних країн свідчить про зростання ролі концептуалізації різних аспектів розвитку міст. Тому нині важливим завданням є повернення українських урбаністичних досліджень в бік інтеграції до загальносвітового теоретичного дискурсу.

З другої половини 2000-х років значно розширилася тематика урбаністичних досліджень в Україні, передусім за рахунок вивчення різноманітних ***трансформацій міського простору***, зокрема трансформації публічних просторів (Мезенцев та ін. 2011; Мезенцев, Мезенцева 2011; Ключко, Ісмаїлова 2014; Мезенцева, Пальчук 2016; Мезенцева, Бура 2017), метрополізації (Денисенко 2008, 2010, 2012; Druzhinin, Mezencev 2013; Подгрушній 2015), трансформації взаємодії “місто-сільська місцевість” (Mezentsev et al. 2012; Мезенцев, Ключко 2013, 2015; Ключко 2013; Браде, Савчук 2012; Закутинська 2014; Манишліна 2015; Закутинська, Сливка 2016), якості життя населення у містах (Гукалова 2009; Покляцький 2010, 2012; Михайленко 2013), зміни міст в умовах неоліберального розвитку суспільства (Аль-Хамарнех та ін. 2012; Дронова, Аль-Хамарнех 2013; Дронова 2013, 2015), конфліктогенності міського середовища (Мозговой 2013; Мозговий 2014; Мозговий 2015) тощо.

Домінантними факторами еволюції просторової структури пострадянських міст виступають глобалізація і стихійно-ринкові трансформації, які, в свою чергу, проявляються в деіндустріалізації (а також реіндустріалізації), терціарізації, фрагментації, субурбанізації. При цьому повсюдно спостерігається фактична “глокалізація

чинників”, коли універсальний тренд в умовах кожного конкретного регіону знаходить власну специфіку (*Druzhinin, Mezencev 2013*).

Є. Маруняк визначає такі індикатори *глобалізації міст*, як посилення темпів урбанізації, що відбувається одночасно з занепадом окремих регіонів і міст; зміна функцій в найвищих точках національного економічного ландшафту; поляризація простору, депресивність окремих територій, гіпертрофований розвиток найбільших міст; посилення нерівності та ієрархізації міського населення; інформаційна та комунікаційна “перенасиченість” міста; прихід представництв глобального рівня; зміни або втрати естетики міського ландшафту; міграція і мобільність; мультикультурність і поліетнічність середовища; зменшення залежності між місцем проживання та роботи чи навчання; зростання ризиків проживання в місті; прискорення темпу життя, ритму міста, зростання цінності індивідуального простору і часу; погіршення екологічної ситуації, проблем стійкості розвитку (*Маруняк 2013*).

Міста України розглядаються як простори, де взаємонакладаються різноманітні процеси – *глобалізація, метрополізація, дженітрифікація, “гендерифікація”, комерціалізація, сакралізація, доместикація простору* тощо, які призводять до суттєвих, але селективних трансформацій міського середовища (*Мезенцев, Мезенцева 2016*). Так, серед сучасних трансформацій публічних просторів українських міст називають комерціалізацію, обмеження доступу, сакралізацію, перехід основної ролі від комунікативних функцій до візуальних, одомашнення, віртуалізацію, зростання ролі публічних просторів як територій політичних протестів, місць конфліктів бізнесових та громадських інтересів (*Мезенцев, Мезенцева 2016*).

Метрополізація як інтегральний процес територіальної організації суспільства виявляється в набутті та виконанні окремими містами та прилеглими до них територіями особливо важливих для суспільного розвитку функцій – організаційно-управлінської, інноваційно-креативної, інформаційно-репрезентативної, духовно-культурної, транспортно-комунікаційної. Територіальною формою вираження процесів метрополізації є крупні міста-центри – метрополіси, що є відображенням певної стадії розвитку процесу метрополізації, з притаманними їй характеристиками: структурними (ступінь диверсифікації), інтеграційними (міра зв’язності та пластичності суспільно-територіального комплексу), мультиплікативними (показники мультиплікативних ефектів) (*Денисенко 2012*).

Л. Руденко та І. Савчук відмічають, що у великих і середніх містах процес трансформації міського простору за роки незалежності

проявився також у появі значних (за площею) ринків і універсальних торгово-розважальних центрів, підприємств торгових мереж, мереж громадського харчування та сфери послуг в міських районах, що прилягають до станцій на автомобільних та залізничних магістралях міжнародного та загальнодержавного значення. У значній частині міст цього класу змінилися містоутворюючі функції (Руденко, Савчук 2013).

Відмічається, що внаслідок селективної поліфункціональності приміська зона великих міст стає неоднорідною, фрагментарною, поліцентричною, характеризується нерівномірністю розвитку. Найбільш видимим просторовим виразом трансформації приміської зони є зміна (або поява нових) субурбаністичних просторів: трансформація сільських поселень, міст-супутників, перетворення на постійні поселення садових кооперативів та дач, будівництво котеджних містечок, внутрішня субурбанізація (Мезенцев, Мезенцева 2016). При цьому котеджна забудова в межах приміської зони випереджує розвиток інженерної інфраструктури (Закутинська 2014). Традиційне розуміння взаємодії “місто-сільська місцевість” як дихотомії змінюється його розумінням як континууму: “місто – субурбія – пост-субурбія – ексурбія – сільська місцевість” (Мезенцев, Ключко 2013; Манишліна 2015). Висувається ідея існування ментальної межі активних субурбанізаційних процесів (Закутинська 2014; Закутинська, Сливка 2016).

Ряд дослідників наголошують на тому, що розвиток міської мережі в Україні має виражений циклічно-стадійний, пульсуючий, хвилеподібний характер змін. При цьому можна вести мову про формування у пострадянський період ареалів стійкого збільшення чисельності населення: міські поселення Київської розселенської агломерації, центри районів з надлишковим сільським населенням, міста – супутники АЕС, нові центри господарського розвитку (Руденко, Савчук 2013), “молоді міста” (засновані у 1970-80-х роках), де розміщено АЕС або морський порт, міста-супутники Києва та міста Західної України із високим рівнем природного приросту (Мезенцев 2013).

Г. Заваріка запропонувала поняття “трансформаційності розселення” як здатності розселення в регіоні до трансформаційних змін (Заваріка 2011). Так, в Донбасі як індустріальному високоурбанізованому регіоні в результаті ринкової трансформації та реструктуризації промисловості трансформаційність розселення була досить високою, особливо у міській місцевості. В той же час у агропроми-

слових середньо- або слабоурбанізованих регіонах, на її думку, трансформаційність розселення була менш вираженою (*Заваріка 2011*).

За величиною і співвідношенням найважливіших складових потенціалу розвитку Г. Підгрушний, Ю. Качаєв та О. Денисенко виділили міста з сильно диверсифікованою структурою та великою потужністю потенціалу розвитку; з диверсифікованою структурою та значною потужністю потенціалу розвитку; з диверсифікованою структурою та середньою потужністю потенціалу розвитку; з моноспеціалізованим потенціалом та середньою потужністю потенціалу розвитку; з моноспеціалізованим потенціалом та невеликою потужністю потенціалу розвитку; з невеликим та слабо диверсифікованим потенціалом розвитку (*Підгрушний та ін. 2011*).

Нова неоліберальна міська політика базується на існуванні семи взаємопов'язаних категорій: 1) нові міські коаліції; 2) перехід від соціальних до економічних пріоритетів; 3) новий вид державного підприємництва; 4) селективна дерегуляція міського простору; 5) маркетинг міста та брендинг міста; 6) створення міської ренти; 7) територіально адресована міська політика (*Дронова, Аль-Хамарнех 2013*). О. Дронова та А. Аль-Хамарнех наголошують на помилковості “насадження” неоліберальної політики в Києві (*Дронова, Аль-Хамарнех 2013*). А. Мозговий у своїх дослідженнях акцентує увагу на конфліктогенності міського розвитку. Існуючі та можливі екологічні, економічні та соціальні конфлікти, що виникають у процесі взаємодії суб'єктів міського розвитку, впливають на стан міського середовища та проявляються через мобілізацію просторових, матеріальних і духовних ресурсів, асиметричність деструктивних дій та наявність згубних наслідків для сторін – носіїв інтересів (*Мозговий 2014*).

Важливим напрямом урбаністичних досліджень стало тестування західних концепцій та моделей на матеріалах України. Так, наприклад, тестування моделі диференціальної урбанізації в Україні за період 1840-2014 рр. дозволило визначити початкову, зрілу стадії крупноміської урбанізації, початкову стадію поляризаційної реверсії та стадію кризової деконцентрації населення. При цьому перехід між стадіями був не завжди чітким. Проте у пострадянський період подальше виділення стадій виявилось неможливим, оскільки розраховані індекси динаміки чисельності населення не відображають доцентрові чи відцентрові процеси в дихотомії “місто – сільська місцевість”, а лише свідчать про загальні тенденції депопуляції. Застосування показника сальдо міграції також свідчить про нечіт-

кість змін у привабливості міських поселень різних категорій (Мезенцев, Гаврилюк 2015).

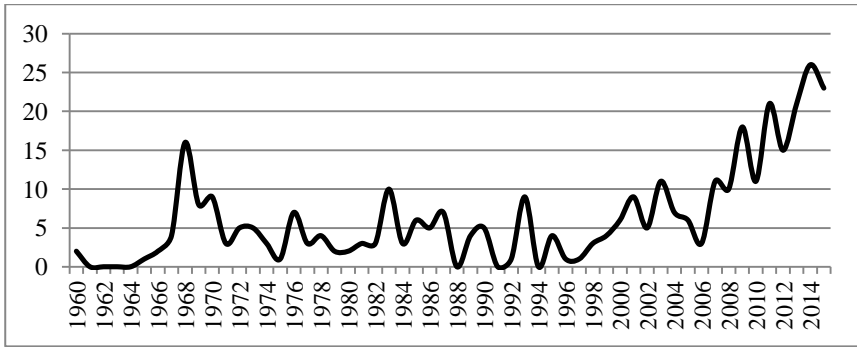
Українська урбаністична географія: яким шляхом ідемо?

Для оцінки відповідності напрямів урбаністичних досліджень в українській та світовій географії доцільно проаналізувати найбільш повторювані ключові слова, їх зміну в різні часові періоди. Аналіз проведено за працями українських географів-урбаністів за період 1961-2015 роки – науковими статтями у провідних виданнях економіко-географічної спрямованості (“Географічний збірник” Географічного Товариства УРСР, “Економічна географія” (згодом – “Економічна та соціальна географія”), “Краєзнавство в школі”, Вісники Київського та Львівського університетів (серія “Географія”), а з 1990–2000-х рр. – “Український географічний журнал”, “Часопис соціально-економічної географії”, Наукові вісники Чернівецького, Тернопільського університетів), монографіях та розділах у монографіях, а також дисертаційними роботами. Інтенсивність публікації праць, присвячених проблемам розвитку міст та міських територій, суттєво різниться (рис. 1.1).

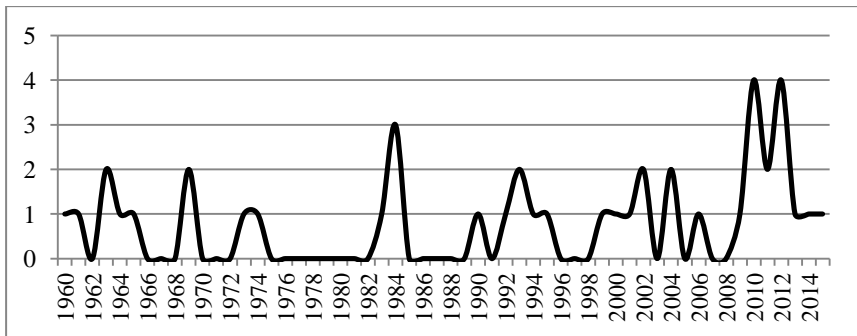
Можна ідентифікувати кілька “хвиль” зростання зацікавленості географів питаннями урбаністичного змісту – друга половина 1960-х років, перша половина 1980-х, перша половина 1990х років, а також період з 2009 р.

В якості ключових обрано три групи слів: 1) терміни і поняття, визначені як ключові слова авторами (наявні лише в частині публікацій), 2) ключові слова, що містяться у назвах наукових праць, 3) найбільш повторювані терміни і поняття в тексті наукових праць.

Для порівняння зі світовими тенденціями було використано результати аналізу ключових слів урбаністичної тематики, представлені у книзі “The Geographical Sciences During 1986–2015: From the Classics To the Frontiers” (видавництво “Springer”, 2016 р.). З метою аналізу та порівняння урбаністичних досліджень в світі та Китаї автори проаналізували 1676 англomовних статей, що індексуються в SCI/SSCI (Science citation index / Social science citation index) за період 2000–2014 років. Окрім найбільш вживаного терміну “урбанізація” (“urbanization”) було визначено 727 ключових слів, з яких 88 з’являлися не менше ніж 100 разів (повторюваність більше 6%). Далі топ-60 ключових слів (з повторюваністю понад 155 разів, тобто понад 9%) було об’єднано в групи за змістовною подібністю. Перша група – це географічні назви територій, що найчастіше досліджувалися, – “США” та “Китай”. Друга група – територіальні



а



б

Рис. 1.1. Динаміка кількості наукових праць з урбогеографічної тематики в Україні

а – публікації наукових статей, б – захисти дисертаційних робіт

одиниці дослідження, серед яких найбільш вживаним є “місто” (“city”), також часто використовуються “region” (“region”), “територія” (“area”), “міська громада” (“urban community”). Третя група відображає тематику досліджень, охоплюючи чотири дослідницьких теми: 1) “динаміка, модель та вплив урбанізації” (“dynamics, model and impact of urbanization”); 2) зміни, пов’язані із урбанізацією – “зростання” (“growth”), “тренди” (“trends”), “зміни” (“change”) та “розвиток” (“development”); 3) найважливіші аспекти людського буття в контексті урбанізації – “населення” (“population”), “житло” (“habitat”), “здоров’я” (“health”) та “міграції” (“migration”); 4) урбанізація та управління, включаючи ключові слова “менеджмент” (“management”), “збереження” (“conservation”) та “політика” (“policy”). Четверта група – найбільш досліджувані теми, пов’язані з урбанізацією, так звані “фон урбанізації”: “землекористування”

(“land use”) та “довкілля” (“environment”), що зокрема включає такі ключові слова, як “зміни клімату” (“climate change”), “екосистема” (“ecosystem”), “забруднення довкілля” (“environment pollution”), “вода” (“water”), “грунти” (“soil”) тощо. П'ята група – ключові слова, пов'язані із методами дослідження урбанізаційних процесів – “віддалене спостереження” (“remote sensing”), “модель” (“model”), “система” (“system”) та “масштаб” (“scale”) (*Desheng Xue et al. 2016*).

В Україні було проаналізовано 259 наукових праць за цей же період. Виявлено 13 ключових слів з повторюваністю понад 9%. На відміну від загальносвітових тенденцій термін “урбанізація” не є найбільш вживаним (входить до першої п'ятірки). Таким ключовим словом є “місто”. До першої групи (географічні назви територій, що найчастіше досліджувалися) в українських публікаціях увійшли “Україна” та “Київ” (“столиця”), із суттєво меншим рівнем повторюваності – “Львів”, “Харків”. Друга група – територіальні одиниці дослідження – включає такі ключові слова, як “місто” (“city”), “міський простір” (“urban space”), “міська територія” (“urban area”) та “область” (“region”). Серед інших із значно нижчим рівнем повторюваності – “селище міського типу” та “суспільно-географічний район”.

Третя група, що відображає тематику досліджень, включає чотири дослідницьких напрями: 1) “функції міст” (“urban functions”), а також “функціональна типізація/типологія міст” (“functional typology”), “велике місто” (“big city”), “мале місто” (“small city”); 2) взаємодія міста з навколишньою територією – ключові слова “агломерація” (“agglomeration”), “приміська зона” (“suburban area”), “субурбанізація” (“suburbanization”), “ядро/центр” (“core/center”); 3) зими, пов'язані з урбанізацією – “міський розвиток / розвиток міст” (“urban development”), “трансформація” (“transformation”), меншою мірою – “зростання міст” (“urban growth”); 4) каркас міського розселення – “система міських поселень” (“urban system”), “територіальна (просторова) організація” (“territorial (spatial) organization”), “мережа міст” (“urban network”). Ще дві групи ключових слів з меншим рівнем повторюваності стосуються людського буття – “міське населення” (“urban population”), “міграції” (“migration”), “якість життя” (“quality of life”) та міського планування (urban planning).

Четверта група, яка відображає “фон урбанізації”, стосується двох головних аспектів – “економічний розвиток” (“economic development”), “промисловість” (“industry”), “туризм” (“tourism”), з

одного боку, та “екологічні проблеми” (“environmental problems”), “забруднення” (“pollution”), “урбоєкосистема” (“urboecosystem”), “водні ресурси” (“water resources”), з іншого. Нарешті, ключові слова п’ятої групи, що пов’язані із методами дослідження, мають найнижчий рівень повторюваності: “ГІС” (“GIS”), “кластерний аналіз” (“cluster analysis”), “кореляційний аналіз” (“correlation analysis”), “модель” (“model”).

Таким чином, чітко простежується загальний зв’язок повторюваності ключових слів у світових та українських наукових публікаціях з урбогеографічної тематики. Водночас, слід відмітити, що деякі аспекти досліджень недостатньо представлені в українському контенті, зокрема тематика “урбанізація та управління”, “міська політика”, застосування методів віддаленого спостереження. Гіпертрофовано домінуючою є концентрація на внутрішньоукраїнських дослідженнях.

Якщо проаналізувати повторюваність ключових слів в українських наукових публікаціях за більш тривалий період (з 1960-х років), то можна побачити такі особливості (рис. 1.2). Найбільш вживаними були 13 ключових слів – “місто”, “функції міст”, “Україна”, “велике місто”, “агломерація”, “область/регіон”, “урбанізація”, “система міст”, “Київ”, “економічний розвиток”, “міський розвиток / розвиток міст”, “міський простір / територія”, “просторова/територіальна організація”.

Протягом всього періоду найвищий рівень повторюваності характерний для терміна “місто” – від понад 48% у 2000-х роках до понад 91% у 1960-х. Найбільший інтерес до вивчення “великих міст” та “Києва” зокрема характерний для 1980-х років (понад 50% та 36% відповідно), а “малих міст” – у 1960-х роках. У 1960-х роках високий рівень повторюваності характерний для ключового слова “область” (понад 46%), а у 1990-х воно практично не зустрічається, натомість у 1970-х роках інтенсивно вживався термін “економічний район”. Загальнонаціональний масштаб досліджень найбільш відображений у ключових словах (“Україна” / “Українська РСР”) 1980-х та 2010-х років (понад 38% та 27% відповідно).

Щодо ключових слів, які відображають тематичну спрямованість урбаністичних досліджень, то стійко високим є інтерес до вивчення функцій міст, рівень повторюваності якого коливається від понад 55 % у 1960-х роках до майже 14 % у 1980-х, і надалі поступово зростає до 23 % у 2010-х роках. Теоретизація досліджень, пов’язана із обґрунтуванням понять “система міст”, “міська система розселення”, “агломерація”, спостерігалася у 1970-х та 2000-х ро-

ках. У 1960–70-х роках високий рівень повторюваності характерний для термінів “економіко-географічне положення”, “мережа (сітка) міст”, “спеціалізація”, “перспектива”, “перспективний розвиток”; у 1980–90-х роках зростає повторюваність ключових слів “трудові зв’язки”, “маятникова міграція”. У 2000-2010-х роках до наукового обігу увійшла низка нових ключових слів – “метрополіс”, “метрополізація”, “глобальне місто”, “трансформація”, “трансформаційні процеси”, “публічний простір”, “фрагментація міста”, “деурбанізація”, “конфлікт”, “образ міста”, “брендинг міста”, “привабливість міста”, “неоліберальний розвиток”.

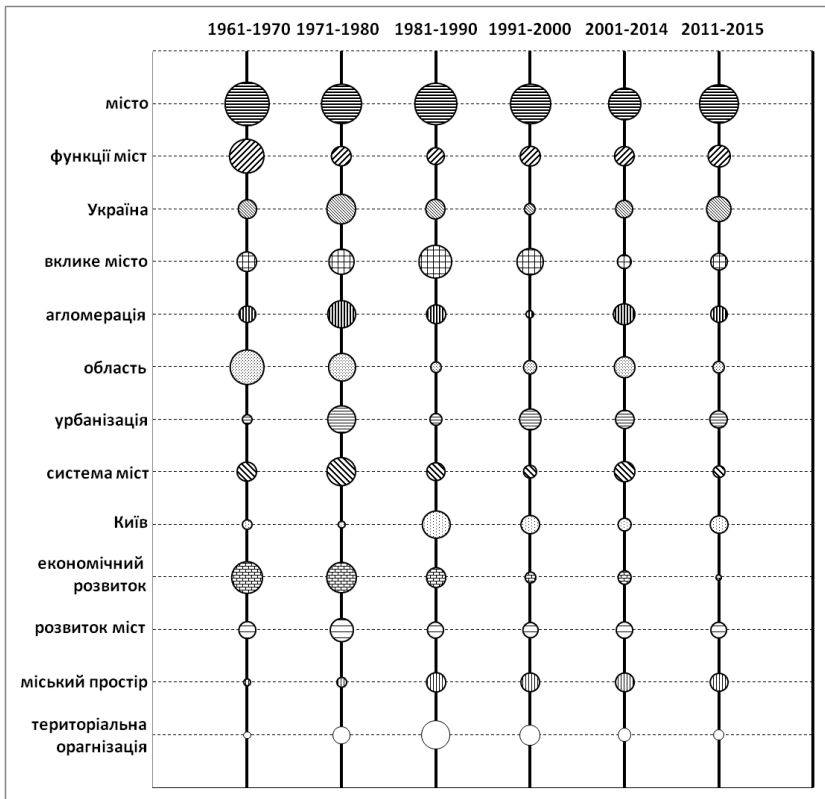


Рис. 1.2. Динаміка повторюваності найбільш вживаних в українській урбаністичній географії ключових слів у 1961–2015 роках (обраховано як частку наукових праць, в яких зустрічається відповідне ключове слово від загальної кількості наукових праць з урбаністичної географії у певний період)

Для 1960–70-х років характерний підвищений інтерес до дослідження впливу промисловості, індустріалізації на розвиток міст (ключові слова “промисловість”, “індустріальний розвиток”, “індустріалізація”, “промислове будівництво”, “промисловий центр”, “промисловий вузол”, “промислове підприємство”, а також “розвиток продуктивних сил”, “розміщення продуктивних сил”). У 1960-х роках також важливим фокусом було раціональне використання трудових ресурсів (“трудові ресурси”, “працездатне населення”). У 1980-х роках рівень повторюваності цих термінів скоротився, але залишався ще порівняно високим, водночас зросла повторюваність ключових слів “обслуговування”, “послуги”, “сфера обслуговування”. До 2010-х років ключові слова, що відображають вплив промисловості на розвиток міст, значно скоротився (менше 3 %). Починаючи з 1990-х років зростає повторюваність слів екологічної тематики – “екологічна ситуація”, “екологічні проблеми”, “міська екосистема”, “урбоекосистема”, “сталій (збалансований) розвиток”.

З ключових слів, що відображають застосування методів урбаністичних досліджень, стабільно повторюються “типізація”, “групування”, “класифікація”. Якщо у 1960-х роках найчастіше вживалися терміни “економіко-географічна характеристика”, “економіко-географічна оцінка”, то з 1970-х – “системно-структурний аналіз”, з 1980-х – “модель”, “моделювання”, “кореляція”, з 2000-х – “ГІС”. Практично в усі періоди зустрічаються ключові слова “соціологічне дослідження”, “опитування”, “вибіркове обстеження”, “бальна оцінка”.

- АЛЬ-ХАМАРНЕХ А., МАРГРАФФ Й., ДРОНОВА О. (2012): Міста в умовах неоліберального розвитку суспільства: загальні положення. *Український географічний журнал*, №4: 42-49.
- БЕЗУГЛИЙ Б. Я. (1968): Проблеми раціонального використання трудових ресурсів у містах Івано-Франківської області. *Економічна географія*, Вип.3: 27-32.
- БЛАЖКО Н. И. (1967): Количественные методы изучения системы городских поселений. *География населения и населенных пунктов СССР*. Ленинград, с. 175-214.
- БОГОРАД Д. И. (ред.) (1966): *Городские агломерации Украинской ССР*. Киев, Фотопечат. лаб. НИИСП Госстроя УССР, 73 с.
- БРАДЕ И., САВЧУК И. Г. (2012): Ретроспектива развития дачно-коттеджной застройки в Столичном регионе Украины. *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*, №1: 149-165.
- ВАСИЛЬСВА З. М., КОВАЛЕВСЬКИЙ В. В. (1976): Місто як елемент системи розселення (В порядку обговорення). *Економічна географія*, Вип.20: 17-24.
- ВАЩЕНКО А. Т. (1968): Територіальні системи міських поселень Українських Карпат. *Економічна географія*, Вип.4: 37-45.

- ВИШНЕВСКИЙ А. Г. (1966): Понятие и границы городских агломераций. *Градостроительство. Вопросы расселения*. Киев.
- ВОЛОГОДЦЕВ И. К. (1930): *Особенности развития городов Украины*. Харьков, Государство Украины, 205 с.
- ГАЛУХ Г. А., РОМАНОВА В. А. (1990): К вопросу об образовании и функционировании рекреационных агломераций. *Экономическая география*, Вып.42: 108-111.
- ГЛАДКИЙ О. В. (2002): Теоретико-методичні основи суспільно-географічного дослідження промислових агломерацій. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 56: 21-27.
- ГЛАДКИЙ О. В. (2008) *Наукові основи суспільно-географічних досліджень промислових агломерацій*. Київ, ВГЛ "Обрій", 360 с.
- ГНАТЮК Л. В. (1967): Участь міста в територіальному поділі праці (на прикладі м. Одеси). *Економічна географія*, Вип.2: 14-19.
- ГНАТЮК Л. В. (1966): Одеса як транспортно-розподільчий центр. *Економічна географія*, Вип.1: 65-75.
- ГРИГОРОВИЧ М. В. (1968): Зміни в географії міських поселень Житомирської області за роки Радянської влади. *Економічна географія*, Вип.3: 20-26.
- ГРИГОРОВИЧ М. В. (1968): Зміни в географії міських поселень Житомирської області за роки Радянської влади. *Економічна географія*, Вип.3: 20-26.
- ГУКАЛОВА І. В. (2009): Урбанізованість регіонів України: аналіз з позицій якості життя населення. *Якість життя населення України: суспільно-географічна концептуалізація*. Київ, с. 128-177.
- ДЕМИН Н. М., МОХНАЧУК С. С., ПЕРЕСЕКИН В. Н. (1985): Селитебно-производственная система как фактор пространственной организации города. *Экономическая география*, Вып.37: 79-84.
- ДЕНИСЕНКО О. О. (2008): Роль метрополісів у становленні поліцентричних територіальних систем та структуризації простору. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 58: 81-90.
- ДЕНИСЕНКО О. О. (2010): *Процеси метрополізації та перспективи їх розвитку в Україні*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 23 с.
- ДЕНИСЕНКО О. О. (2012): *Процеси метрополізації: світогосподарський аспект*. Київ, Інститут географії НАН України, 193 с.
- ДМИТРУК О. Ю. (1993): Алгоритмічна модель ландшафтного аналізу території міста. *Вісник Київського університету. Географія*, Вип. 40: 119-124.
- ДМИТРУК О. Ю. (2001): Еніогеографічний (інформаційно-польовий) аспект урбогеографічних досліджень. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 50: 35-40.
- ДМИТРУК О. Ю. (2004): *Урбанізовані ландшафти: теоретичні та методичні основи конструктивно-географічного дослідження*. Київ, ВГЛ "Обрій", 240 с.
- ДМИТРУК О. Ю., РОМАНЧУК С. П., ЩУР Ю. В. (1993): До питання про класифікацію міських ландшафтів (ландшафтно-архітектурних систем) (Дмитрук О.Ю.,). *Вісник Київського університету. Географія*, Вип. 40: 113-118.
- ДНІСТРЯНСЬКА Н. І. (2012): *Місце і роль селищ в системі розселення України (на прикладі Львівської області)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Львів, 20 с.
- ДНІСТРЯНСЬКА Н. І., ДНІСТРЯНСЬКИЙ М. С. (2013): *Дуже малі міські поселення Львівської області: суспільно-географічний потенціал та перспективи розвитку*. – Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 198 с.
- ДОЦЕНКО А. І. (2011): Основні напрями соціально-економічного розвитку малих монофункціональних міст України. *Український географічний журнал*, №1: 51-55.
- ДРАПИКОВСКИЙ А. И. (1985): Концепция территориального развития Киевского научного комплекса. *Экономическая география*, Вып.37: 85-88.

- ДРОНОВА Е. Л. (2013): О новом (неолиберальном) пути развития городов. *Изменение городского пространства в Украине*. Руденко Л.Г. (ред.). Киев, Реферат, с. 145-153.
- ДРОНОВА Е. Л., АЛЬ-ХАМАРНЕХ А. (2013): Неолиберальные подходы к городскому управлению и особенности их проявления в пространственном развитии Киева. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 66: 66-78.
- ДРОНОВА О. Л. (2015): Новий урбанізм: у пошуках виходу з урбаністичного колапсу. *Український географічний журнал*, №3: 33-41.
- ЗАВАРИКА Г. М. (2011): Суспільно-географічні аспекти трансформації розселення у високоурбанізованому регіоні (на прикладі Луганської області). Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- ЗАКУТИНСЬКА І. І. (2014): *Субурбанізація в приміській зоні Івано-Франківська*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Львів, 20 с.
- ЗАКУТИНСЬКА І. І., СЛИВКА Р. Р. (2016): *Субурбанізація в просторовому вимірі: Івано-Франківськ і його околиці*. Київ, Логос, 216 с.
- ЗАСТАВЕЦЬКИЙ Т. Б. (2004): *Регіональна система міських поселень: структура і особливості функціонування у період трансформації суспільства (на матеріалах Хмельницької області)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Львів, 20 с.
- ЗАСТАВЕЦЬКИЙ Т. Б. (2014): Стадійність розвитку урбанізаційного процесу в Україні. *Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія*, № 2 (37): 17–21.
- ЩУК С. І., ГЛАДКИЙ О. В. (2002): Визначення меж Київської господарської агломерації. *Економічна та соціальна географія*, Вип.52: С. 30-37.
- ЩУК С. І., ГЛАДКИЙ О. В. (2003): Основні напрямки комплексно-пропорційного розвитку Київської господарської агломерації. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 54: 111-121.
- КЛЮЙКО Т. (2013): Сучасні особливості процесів субурбанізації. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, Вип. 61: 63-66.
- КЛЮЧКО Л. В., ІСМАІЛОВА А. Г. (2014): Суспільно-географічні особливості торговельно-розважальних центрів як публічних просторів м. Харкова. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 69: 186-193.
- КОВАЛЕНКО Г. М. (1968): Соціально-економічні умови розвитку міських поселень Київської області і зміни їх економіко-географічного положення. *Економічна географія*, Вип.5: 25-34.
- КОВАЛЕНКО Г. М. (1973): Особливості розвитку міських поселень-супутників Києва – супутників “першого кола”. *Економічна географія*, Вип.15: 55-60.
- КОВАЛЕНКО П. С. (1967): Питання розвитку і розміщення малих та середніх міст Сумської області. *Економічна географія*, Вип.2: 179-183.
- КОВАЛЕНКО П. С. (1992): Экономико-географические проблемы развития городских поселений Украины. Автореферат диссертации на соискание научной степени доктора географических наук. Киев, 64 с.
- КОВТОНЮК М. О. (1969): Міські поселення Ровенської області. *Економічна географія*, Вип.6: 53-62.
- КОШЛІ А. Б. (1999): *Місто як суспільно-територіальний комплекс (на прикладі міста Тернополя)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Львів, 16 с.
- КРАЧИЛО М. П. (1970): Про деякі економіко-географічні особливості розвитку міських поселень Хмельницької області УРСР та їх типи. *Економічна географія*, Вип.8: 71-78.

- КУЗЬМИНСКАЯ Е. К. (1979): О понятиях “городская агломерация” и “промышленная агломерация” и некоторых закономерностях их формирования. *Экономическая география*, Вып.27: 74-78.
- КУЗЬМИНСКАЯ Е. К. (1980): К вопросу о производственных агломерациях (экономико-географическое исследование). *Экономическая география*, Вып.28: 86-92.
- КУЗЬМИНСКАЯ Е. К., ДРАПИКОВСКИЙ А. И. (1981): Методика определения границ городских агломераций. *Экономическая география*, Вып.30: 47-54.
- ЛАППО Г. М. (1997): *География городов*. Москва, Гуманитарный издательский центр ВЛАДОС, 480 с.
- ЛЕСНОВ О. В., ПИТЮРЕНКО Е. И. (1977): Природа и город (Общие проблемы). *Экономическая география*, Вып.23: 88-96.
- ЛЕСНОВ О. В., ПИТЮРЕНКО Ю. І. (1970): Агломерація міст, її природа і суть. *Економічна географія*, Вып.9: 36-46.
- ЛОЗИНСЬКИЙ Р., КОСТЮК І. (2011): Сучасні межі Львівської міської агломерації. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія*, №2: 55-59.
- МАНШИЛІНА Т. І. (2015): *Суспільно-географічне дослідження розвитку міст-супутників та приміської зони Києва*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- МАРУНЬЯК Е. А. (2013): Реакция городского пространства на вызовы глобализации. *Изменение городского пространства в Украине*. Руденко Л.Г. (ред.). Киев, Реферат, с. 21-35.
- МАРЧЕНКО И. М. (1950): Киев – столица Украинской ССР. – Москва, Государственное издательство географической литературы, 72 с.
- МЕЗЕНЦЕВ К. (2013): Тренди розвитку міських поселень в Україні: стійкі та вразливі міста. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, Вып. 61: 31-36.
- МЕЗЕНЦЕВ К. В., КЛЮЙКО Т. И. (2013): Взаимодействие “город – сельская местность”: от урбанизации к пост-субурбанизации. *Социально-экономическая география в XXI веке: вызовы и возможные ответы*. Москва–Ростов-на-Дону, с. 168-174.
- МЕЗЕНЦЕВ К., КЛЮЙКО Т. (2015): Просторові трансформації житлових функцій у приміській зоні Києва. *Часопис соціально-економічної географії*, Вып.18(1): 87-93.
- МЕЗЕНЦЕВ К., ГАВРИЛЮК О. (2015): Тестування моделі диференціальної урбанізації в Україні. *Економічна та соціальна географія*, Вып.3(73): 15-26.
- МЕЗЕНЦЕВ К., МЕЗЕНЦЕВА Н. (2011): Публічні простори Києва: забезпеченість населення та сучасна трансформація. *Часопис соціально-економічної географії*, Вып.11(2): 39-48.
- МЕЗЕНЦЕВ К., МЕЗЕНЦЕВА Н. (2016): Міста України: мозаїка в просторі, що змінюється. *Соціально-географічні виклики у Східно-Центральній Європі на початку XXI століття*. Берегове, с. 34-41.
- МЕЗЕНЦЕВ К. В., МЕЗЕНЦЕВА Н. І., БУРА Т. Л. (2011): Трансформація публічних просторів у великих містах України на прикладі торговельно-розважальних центрів. *Економічна та соціальна географія*, Вып.63: 172-184.
- МЕЗЕНЦЕВА Н., БУРА Т. (2017): “Старі” та “нові” публічні простори Києва: конфлікт чи взаємодоповнення? *Урбаністичні студії*, Вып. 3: 168-177.
- МЕЗЕНЦЕВА Н., ПАЛЬЧУК М. (2016): Публічні простори міст: осмислення через призму зарубіжного дискурсу. *Економічна та соціальна географія*, Вып.76: 19-26.
- МЕЛЬНИК І. Г. (2001): Проблеми невеликих міст. *Економічна та соціальна географія*, Вып. 50: 69-73.
- МЕЛЬНИК І. Г. (2006): *Суспільно-географічні засади розвитку малих і середніх міст Луганської області*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.

- МЕЛЬНИК І. Г. (2008): Селища міського типу Луганщини: трансформації пострадянського періоду. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 58: 111-117.
- МИЖЕГА Н. Я. (1982): Некоторые экономико-географические проблемы крупного города. *Экономическая география*, Вып.32: 73-80
- МИХАЙЛЕНКО Т. І. (2013): *Порівняльний суспільно-географічний аналіз якості життя населення міст-мільйонерів України*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- МОЗГОВИЙ А. А. (2004): *Функціональний розвиток малих міст в регіональній системі розселення (на прикладі Подільської регіональної системи розселення)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 21 с.
- МОЗГОВИЙ А. А. (2014): Конфліктогенність міського простору: методологія дослідження. *Український географічний журнал*, №3: 43-51.
- МОЗГОВОЙ А. А. (2013): Конфликтогенность в развитии городов (методологический аспект). *Изменение городского пространства в Украине*. Руденко Л.Г. (ред.). Киев, Реферат, с. 133-144.
- МОЗГОВЫЙ А. А. (2015): Основные типы и виды конфликтов в больших городах Украины. *Функции городов и их влияние на пространство*. Руденко Л.Г. (ред.). Киев, Феникс, с. 239-257.
- МОХНАЧУК С. С. (1969): Функціональні типи міських поселень Волинської області. *Економічна географія*, Вип.6: 43-52.
- МОХНАЧУК С. С. (1970): До питання про генетичну типізацію міських поселень Волинської області. *Економічна географія*, Вип.9: 65-68.
- МОХНАЧУК С. С. (1971): Міські населені пункти. *Економічна географія*, Вип.11. Черкаська область: 30-37.
- МОХНАЧУК С. С., ПИСТУН Н. Д., Пересекин В. Н. (1982): Трудовые связи в большом городе как фактор его территориальной организации. *Экономическая география*, Вып. 32: 26-33.
- МОХНАЧУК С. С., ПИСТУН Н. Д. (1983): Некоторые особенности формирования и пространственной организации трудовых связей в крупном городе (на примере г.Киева). *Экономическая география*, Вып.34: 24-30.
- ОНІКІЄНКО В. В., Терещенко В. Ф., Доценко А. І. (1968): Трудові ресурси малих і середніх міст Української РСР і питання їх раціонального використання. *Економічна географія*, Вип.4: 17-24.
- ПЕРЕСЕКИН В. Н. (1986): Особенности формирования интегральных районов Киева. *Экономическая география*, Вып.38: 34-37.
- ПЕРЕСЕКИН В. Н., МОХНАЧУК С. С. (1989): Моделирование рациональной функциональной структуры Киева. *Экономико-географический комплекс крупного города (на примере г. Киева)*. – Киев, Виша школа, Изд-во при Киевском госуд. ун-те, с. 106-134.
- ПЕРЕСЕКІН В. М. (1989): Особливості географічної оцінки урбанізованої території. *Вісник Київського університету. Географія*, Вип. 31: 50-53.
- ПЕРЕСЕКІН В. М. (1995): Урбанізація в контексті соціальної географії. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 47: 60-63.
- ПЕТРУК С. Л. (2010): *Малі міські поселення Житомирської області: стан, тенденції і напрями соціально-економічного розвитку*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- ПЕТРУК С. Л. (2011): Малі міські поселення України: аналіз сучасного соціально-економічного стану та проблем розвитку. *Український географічний журнал*, №4: 50-54.
- ПИСТУН Н. Д., ЮРКОВСКИЙ В. М., МОХНАЧУК С. С., МИЖЕГА Н. Я. (1983): Раселение в крупном городе (на примере г.Киева). *Экономическая география*, Вып.35: 118-126.

- ПИСТУН Н. Д., ПЕРЕСЕКИН В. Н. (1989): Теоретико-методологическая концепция ЭГК крупного города. *Экономико-географический комплекс крупного города (на примере г. Киева)*. Киев: Вища школа, Изд-во при Киевском госуд. ун-те, с. 5-30.
- ПИТЮРЕНКО Е. И. (1977): *Территориальные системы городских поселений Украинской ССР (Методология и методика исследования, анализ современного состояния, закономерности и проблемы развития)*. Киев, Наукова думка, 204 с.
- ПИТЮРЕНКО Е. И. (1980): Закономерности развития систем городских поселений. *Экономическая география*, Вып.29: 51-62.
- ПИТЮРЕНКО Е. И. (1984): Основные положения концепции расселения и развития городов Украинской ССР на перспективу. *Экономическая география*, Вып.36: 37-45.
- ПОДГРУШНИЙ Г. П., КАЧАСВ Ю. Д., ДЕНИСЕНКО О. О. (2011): Суспільно-географічні основи дослідження інтегрального потенціалу центрів соціально-економічної активності: теоретико-методологічні підходи та досвід оцінки. *Український географічний журнал*, №4: 42-44.
- ПИСТУН Н. Д., ПЕРЕСЕКИН В. Н., МИЖЕГА Н. Я. и др. (1989): *Экономико-географический комплекс крупного города (на примере г. Киева)*. Киев, Вища школа, Изд-во при Киевском госуд. ун-те, 136 с.
- ПИТЮРЕНКО Ю. І. (1969): До питання розвитку малих і середніх міст УРСР та використання в них трудових ресурсів. *Економічна географія*, Вип.6: С. 23-33.
- ПИТЮРЕНКО Ю. І. (1971): Територіальні системи міських поселень, загальні закономірності їх розвитку і сучасні структура (на прикладі Української РСР). *Економічна географія*, Вип.10: 14-23.
- ПИТЮРЕНКО Ю. І. (1972): *Розвиток міст і міське розселення в Українській РСР (особливості розвитку і розміщення, типологія, територіальні системи і перспективи)*. Київ, Наукова думка, 187 с.
- ПИТЮРЕНКО Ю. І. (1973): Особливості й проблеми розвитку міських поселень Південного економічного району. *Економічна географія*, Вип.14: 37-46.
- ПИТЮРЕНКО Ю. І., ЯКИМОВА М. П. (1974): Методичні питання виділення територіальних систем міських поселень і визначення їх меж. *Економічна географія*, Вип.16: 40-47.
- ПОДГРУШНИЙ Г. П. (2015): Постиндустриальные трансформации в экономике больших городов Украины. *Функции городов и их влияние на пространство*. Руденко Л.Г. (ред.). Киев, Феникс, 102-118.
- ПОКЛЯЦЬКИЙ С. А. (2010): Умови життя населення великих міст: понятійно-термінологічні особливості категорії в суспільній географії. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 61: 82-89.
- ПОКЛЯЦЬКИЙ С. А. (2012): *Умови життя населення великих міст України (суспільно-географічне дослідження)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- РОМАНЮК М. Д. (1994): *Шляхи вдосконалення трудових маятникових міграцій в містах Прикарпаття*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Львів, 1994. – 24 с.
- РУДЕНКО Л. Г., САВЧУК И. Г. (2013): Главные тенденции в развитии городов Украины. *Изменение городского пространства в Украине*. Руденко Л.Г. (ред.). Киев, Реферат, с. 45-59.
- САЖНЄВ М. Л. (2002): *Функціональний взаєморозвиток сільських та міських місцевостей Мелітопольського суспільно-географічного регіону (методика та аналіз)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- СТЕПАНЕНКО А. В. (1981): *Города в условиях развитого социализма*. Киев, Наукова думка, 294 с.

- СТЕПАНЕНКО А. В., КОРЗОВА О. В. (1983): Влияние производственных функций на рост и развитие городов. *Экономическая география*, Вып.35: 126-132.
- СТЕПАНІВ О. (1938): *Географічний нарис Львова*. Львів.
- СТЕПАНІВ О. (1945): Перспективи розвитку промисловості Львова. *Вільна Україна*, №72.
- СТЕПАНІВ О. (1939): Київ. У: *Географія українських і сумежних земель*. В. Кубійович (ред.). Ч.ІІ. Львів, с. 354-378.
- ТКАЧ Д. В. (1995): *Економіко- і соціально-географічні проблеми розвитку малих міських поселень (на матеріалах Тернопільської області)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Тернопіль, 21 с.
- ТКАЧ Д. В., ЗАСТАВЕЦЬКИЙ Т. Б. (2001): Внесок Володимира Кубійовича у розвиток української геурбаністики. *Історія української географії*, Вып.3: 43-45.
- ФОМИН И. А. (1968): Количественные признаки городских агломераций. *Градостроительство. Районная планировка*. Киев.
- ЧАЩУХІН О. В. (1969): Про розвиток промисловості в малих і середніх містах Українських Карпат. *Економічна географія*, Вып.6: 99-102.
- ШИПОВИЧ Е. И., МОХНАЧУК С. С. (1977): Характерные черты урбанизации УССР на современном этапе развития производительных сил. *Экономическая география*, Вып.23: 63-69.
- ЮРКІВСЬКИЙ В. М. (1995): Проблеми територіальної організації невиробничої сфери народного господарства Києва // *Економічна та соціальна географія*. – 1995. – Вып. 46. – С. 89-93.
- ЮРКОВСКИЙ В. М. (1985): Подсистема обслуживания городского уровня крупнейшего города (на примере Киева). *Экономическая география*, Вып.37: 42-48.
- DESHENG XUE, ZHIGAGNG LI, SHENJING HE, XIANJUN ZENG, WEI LI (2016): The Urbanization Process and Mechanism. In: *The Geographical Sciences During 1986—2015: From the Classics To the Frontiers*, Springer, 596 p.
- DRUZHININ A., MEZENECV K. (2013): Transformación Espacial Socio-Económica en la Gran Ciudad: Tendencias Globales y la Especificidad Local (Por ejemplo, Rusia y Ucrania). *Boletín de GAEA Sociedad Argentina de Estudios Geográficos*, 131: 45-61.
- KUBIOWICZ W. (1927) Z antropogeografii Nowego Sącza. *Prace Instytutu Geograficznego Uniwersytetu Jagellońskiego*, Zeczyt 8: 5-66.
- MEZENTSEV K., BRADE I., MEZENTSEVA N. (2012): New social and economic processes in Kyiv's hinterland. *Часопис соціально-економічної географії*, Вып.12(1): 156-160.

Частина 1. Мережа міст України: динаміка та регіональні паттерни

2. Вступ: зміна міської мережі України

Костянтин Мезенцев

Розвиток міської мережі в Україні має виражений циклічно-стадійний, пульсуючий, хвилеподібний характер змін. Виділення стадій урбогенезу дозволяє зрозуміти природу та рушійні сили таких змін. На початку 1990-х років припинилося зростання більшості міст України, а згодом значно посилилася депопуляція міського населення. Пік даної тенденції припадає на кінець 1990-х – початок 2000-х років. За період з 1989 до 2014 року Україна втратила понад три з половиною мільйони міських жителів. Найбільше скорочення міського населення характерне для високоурбанізованих та периферійних в соціально-економічному відношенні (а не з точки зору географічного положення) регіонів.

За пострадянський період кількість міст в Україні збільшилася до 460, але змінився їх розподіл за людністю. Статус містамільйонника втратили Донецьк та Дніпро, Миколаїв та Маріуполь покинули групу 500-тисячників, 16 середніх за людністю міст перейшли до категорії малих (зокрема, Первомайськ, Брянка, Сорокине (до 2016 року – Краснодон), Ровеньки, Мирноград (до 2016 року – Дмитров), Сніжне у східній частині, Жовті Води, Марганець, Світловодськ у південно-східній, Охтирка, Ромни, Лубни у північно-східній, Шепетівка у західній, Нова Каховка, Джанкою у південній та Фастів у центральній частині країни).

Для системи міського розселення в Україні характерне посилення ознак моноцентричності: при частці території в Україні 0,14 % на Київ припадає понад 6 % населення в цілому та понад 9 % міського населення країни (проти 5 % та 7,5 % відповідно у 1989 році). Водночас можна чітко ідентифікувати шість міжрегіональних центрів розселення – Київ, Харків, Дніпро, Одеса, Львів, а також нині окупований Донецьк. У свою чергу, в межах регіонів моноцентричність має різний ступінь прояву.

На початок 2014 року у восьми містах України з населенням понад 500 тис. офіційно проживало 9,4 млн. осіб (30 % міського населення країни), у тому числі в містах-мільйонниках – 5,3 млн. осіб. Динаміку населення п'яти найбільших міст країни представлено на рис. 2.1.

У 1989–2014 роках найвищі темпи зростання чисельності населення були характерні для середніх та малих міст, які можна об'єднати в кілька груп: а) молоді міста (засновані у 1970-80-х роках), де розміщені АЕС або морський порт, б) міста-супутники Києва та в) міста Західної України із високим рівнем природного приросту (Мезенцев 2013). Максимальний приріст населення характерний для міст Славутич (приріст склав 220 %), Южне (204 %), Вараш (до 2016 року – Кузнецовськ, 139 %). Найбільші темпи скорочення населення характерні для моноспеціалізованих міст та міст з несприятливою демографічною ситуацією і занепадом промисловості. Максимальне скорочення спостерігається у містах Ірміно (скорочення склало 47 %), Монастирище (45 %), Алмазна та Благовіщенське (до 2016 року – Ульяновка) (по 43 %).

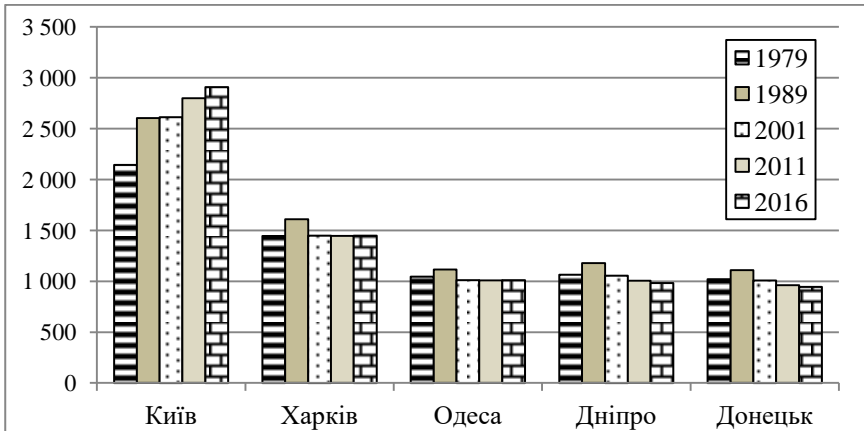


Рис. 2.1. Динаміка чисельності населення найбільших міст України

Джерело: дані Всесоюзних переписів населення 1979 року (на 17.01.1979), 1989 року (на 12.01.1989), Всеукраїнського перепису населення 2001 року (на 05.12.2001), статистичних збірників “Чисельність наявного населення України на 1 січня 2011 року” (Київ, Державний комітет статистики України, 2011), “Чисельність наявного населення України на 1 січня 2016 року” (Київ, Державна служба статистики України, 2016)

За оціночними даними КМІС, населення Донецька на 06.2015 складало 683,8 тис. осіб

У регіональному відношенні тільки у Центральному регіоні України у пострадянський період збільшилася чисельність міського населення за рахунок столиці, а його частка зросла з 19,7 до 22,0 %.

Водночас найбільші втрати населення зазнав Східний регіон, частка якого скоротилася з 20,9 до 18,8 % (табл. 2.1).

Таблиця 2.1. Регіональні особливості зміни чисельності міського населення в Україні

	1989		2014	
	тис. осіб	%	тис. осіб	%
Центр	6 870,2	19,7	6 888,4	22,0
Північний Схід	4 386,8	12,6	3 873,5	12,4
Схід	7 288,1	20,9	5 883,1	18,8
Південний Схід	5 549,8	15,9	4 738,7	15,1
Південь	5 466,7	15,6	4 649,3	14,8
Захід	5 385,6	15,4	5 303,6	16,9

Джерело: дані Всесоюзного перепису населення 1989 року (на 12.01.1989) та статистичного збірника “Чисельність наявного населення України на 1 січня 2014 року” (Київ, Державна служба статистики України, 2014)

Як і будь-який інший суспільно-просторовий процес, урбанізація характеризується стадійністю та циклічністю розвитку. В західній географічній літературі ще з 1960-х років тривають наукові дискусії щодо стадійності урбанізації, пропонуються варіанти стадій (фаз) урбанізації (*Jibbs 1963; Hall, Hay 1980; Klaassen, Scimemi 1981, van den Berg et al. 1982*). З точки зору вивчення стадійної еволюції регіонального розвитку, важливим доробком є розвинуті у 1990-х роках концепції російських географів – самоорганізації міського розселення В. Шупера та синхронності просторової еволюції систем розселення та транспортних мереж А. Валесяна (*Шупер 1995, Валесян 1994*). В. Шупер вважає, що співпадіння у часі глибоких змін ієрархічної будови систем центральних місць (поява нового рівня ієрархії) і переходу системи розселення на нову стадію еволюції за Дж. Джіббсом, є важливим для географічного світогляду результатом (*Шупер 2001*). Зважаючи на різний характер змін у динаміці чисельності населення міських поселень різного розміру поряд із класичними стадійними концепціями урбанізації у 1980-90-х роках отримали поширення концепції диференціальної урбанізації (*Fielding 1989, Geyer, Kontuly 1993*).

Г. Підгрушний акцентує увагу на циклічному характері урбогенезу та пов'язаному з ним формуванні полюсів соціально-економічного розвитку, визначивши часові рамки проходження в

економіці України чотирьох циклів Кондратьєва-Шумпетера та відповідно чотирьох хвиль урбогенезу, пов'язаного з масовим виникненням нових поселень, що набули статусу міст (*Підгрушній 2013*).

В цілому найбільш стійкими до демографічних та економічних викликів є столиця держави (що суттєво випереджає інші міста України за всіма критеріями), міжрегіональні центри Одеса, Харків, Дніпро (які водночас мають істотні демографічні загрози) та Львів, міста із розвитком кон'юнктурних галузей промисловості та сфери послуг. Найбільш вразливі – невеликі переважно моноспеціалізовані та периферійні міста, для яких характерні демографічні проблеми та згортання промислового виробництва (*Мезенцев 2013*).

Новим викликом для розвитку міст України стала окупація Криму та частини територій Донецької і Луганської областей. Російсько-український конфлікт торкнувся понад 20 % населення України (*Karácsonyi et al. 2014*). Нині на окупованій території знаходиться 64 українських міста (46 в Донбасі та 18 в Криму), в яких проживало понад 4,5 млн. осіб. В Донбасі окуповано 51 % міст, де проживало 64 % населення міст регіону. Як наслідок окупації та військових дій населення тимчасово невідконтрольних східноукраїнських міст скоротилося в середньому на третину.

Згідно вимог Закону України “Про засудження комуністичного та націонал-соціалістичного (нацистського) тоталітарних режимів в Україні та заборону пропаганди їхньої символіки” протягом 2016 року було перейменовано 29 міст та 51 смт, у тому числі 11 міст та 23 смт на тимчасово окупованій території Донецької та Луганської областей. Також прийнято Постанову Верховної Ради України про перейменування одного міста та дев'яти смт на території АР Крим, але це рішення набере чинності з моменту повернення тимчасово окупованої території під загальну юрисдикцію України.

Поряд із трансформацією міського розселення в межах країни важливим аспектом є вивчення їх інтеграції до глобальної та європейської мережі міст. До “архіпелагу світових міст” П. Тейлор відносить лише Київ, але з доволі низьким рівнем зв'язності. Інтеграція українських міст до Європейської мережі міст також є неоднорідною як у просторі, так і за напрямками.

У цій частині монографії розкрито чинники, особливості прояву та виділено етапи урбогенезу в Україні, здійснено типізацію міських поселень України за динамікою чисельності населення (Г. Підгрушній), проаналізовано специфіку моноцентричності Харківської регіональної системи розселення, запропоновано шляхи

стимулювання поліцентричного розвитку території як однієї з умов метрополізації регіону (К. Немець, К. Сегіда, Н. Гусєва), виявлено особливості трансформації містечок (дуже малих міських поселень) Львівської області, їх геопросторової організації та запропоновано перспективи активізації їх соціально-економічного розвитку (М. Дністрянський та Н. Дністрянська), виявлено сучасні проблеми трансформації міських поселень Луганщини та окреслено пріоритетні напрями їх розвитку з урахуванням викликів нових геополітичних реалій (І. Мельник), проаналізовано причини та особливості депресивності міських поселень Полісся та зроблено спробу знайти оптимальні стратегії їх виживання (М. Барановський). Завершує цю частину аналіз інтегрованості українських міст до європейської мережі та оцінка рівня їх зв'язаності з іншими важливими світогосподарськими центрами (О. Денисенко).

- ВАЛЕСЯН, А. Л. (1994): Пространственная устойчивость систем расселения и эволюционная морфология транспортных сетей. *Известия РАН. Серия географическая*, №6: С. 52-60.
- МЕЗЕНЦЕВ, К. (2013): Тренди розвитку міських поселень в Україні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, Вип. 1(61): 31-36.
- МЕЗЕНЦЕВ, К., ГАВРИЛЮК, О. (2015): Тестування моделі диференціальної урбанізації в Україні. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 3(72): 15-26.
- ШУПЕР, В. А. (1995): *Самоорганизация городского расселения*. Москва, Изд-во РОУ, 166 с.
- ШУПЕР, В. А. (2001): Влияние синергетики на географическое мировоззрение. *Известия РАН. Серия географическая*, №4: 23-30.
- ПІДГРУШНИЙ, Г. П. (2013): Значення полюсів соціально-економічного розвитку у вдосконаленні територіальної організації суспільства. *Український географічний журнал*, № 4: 40-47.
- FIELDING, A. J. (1989): *Migration and urbanization in Western Europe since 1950. The Geographical Journal*, Vol. 155(1): 60-69.
- GEYER, H. S., KONTULY, T. (1993): A theoretical foundation of the concept of differential urbanization. *International Regional Science Review*, Vol. 15(3): 157-177.
- GIBBS J. (1963): The evolution of population concentration. *Economic Geography*, Vol. 2: 119-129.
- HALL P., HAY D. (1980): *Growth Centers in the European Urban System*. London, Heinemann, 284 p.
- KARÁCSONYI, D., MEZENTSEV, K., PIDGRUSNYI, G., DÖVÉNYI, Z. (2014): From Global Economic Crisis to Armed Crisis: Changing Regional Inequalities in Ukraine *Regional Statistics*, 2014, Vol. 4(2): 18-39.
- KLAASSEN L. H., SCIMEMI G. (1981): Theoretical issues in urban dynamics. In: Klassen, L. H., Molle, W. T. M., Paelinck J. N. P. (eds) *The Dynamics of Urban Development*. Gower Publishing Co, pp. 8-28.
- VAN DER BERG, L., DREWETT, R., KLAASSEN, L. H., ROSSI, A., VIJVERBERG, C. H. T. (1982): *Urban Europe: A study of growth and decline*. Exeter, Wheaton&Co Ltd., 162 p.

3. Урбогенез в Україні: визначальні чинники, особливості прояву та основні етапи

Григорій Підгрушній

Урбогенез – складний та багатогранний процес, що відіграє ключову роль у просторовій організації суспільства. Він пов'язаний з активізацією складних соціально-економічних, суспільно-політичних, духовно-культурних та інших чинників, що зумовлюють зародження поселень, їх трансформацію у міста та формування міських систем. Наукове осмислення урбогенезу, як перманентного процесу, можливе лише на основі його цілісного, наскрізного історичного розуміння. Це дає можливість виявити тренди перспективного розвитку міст та їх систем, ідентифікувати та дослідити складні процеси саморозвитку та самоорганізації суспільно-просторових комплексів країни. На цій основі доцільним буде формування моделі перспективного розвитку урбогенезу країни, яка могла б бути покладеною в основу розробки заходів удосконалення просторової організації суспільства.

Ключові слова: урбогенез, циклічно-стадійний розвиток, самоорганізація, пульсація, Україна

Останнє десятиліття ознаменувалось стрімким зростанням уваги фахівців різних галузей науки та практики до проблем міського розвитку. При цьому, без перебільшення, можна констатувати, що актуалізація цієї проблематики набула сьогодні глобального виміру. Сама суть і природа міста як надскладної суспільно-територіальної синергетичної системи визначила всю широту спектра урбаністичних проблем сьогодення, що охоплюють питання ресурсів міського розвитку, інженерно-інфраструктурного облаштування міських територій, формування та трансформації економічної бази міст, їх демографічного, соціального та культурного розвитку, екологічного стану, взаємодій, що виникають в міських системах тощо.

Аналізуючи фактори актуалізації геоурбаністичних досліджень в ХХІ ст., Н. Слука виділяє ключові із них (*Слука 2016*):

- завершення урбаністичного переходу в глобальному масштабі, коли чисельність міського населення світу перевершила 50 %;
- повне утвердження містоцентричної моделі в економічному розвитку людства. Вже сьогодні в 600 найбільших містах виробляється понад 50 % ВВП світу.

До цього слід додати, що надвисока концентрація населення і господарської діяльності в територіально обмежених міських араа-

лах формує небачені до сьогоднішнього дня проблеми життєдіяльності людини і функціонування господарства в перенасиченому та видозміненому урбаністичному середовищі, породжує конфліктні ситуації в процесі використання обмежених територіальних ресурсів, перерозподілу фінансових активів, матеріальних благ, інституційно-управлінської ренти тощо.

Все це висуває на порядок денний міського розвитку ключову задачу – вдосконалення внутрішньої організації міст та їх мереж. Ця задача органічно пов'язана з основним концептом геоурбаністики – поняттям урбогенезу, його змістовною суттю та конструктивним потенціалом.

Урбогенез – широке й багатогранне поняття, що об'єднує в собі увесь комплекс процесів зародження і розвитку міст та їх мереж як суспільно-територіальних утворень. Урбогенез одночасно виступає складним явищем і комплексним процесом, що лежить в основі просторової організації суспільства й має дуалістичну природу. З одного боку, він пов'язаний зі складними соціально-економічними, культурно-історичними, геополітичними, ментально-психологічними чинниками, процесами та механізмами, що забезпечують виникнення та розвиток міст, їх внутрішню структурування. З іншого боку, урбогенез лежить в основі формування мереж міських поселень різних територіальних масштабів та ієрархічних рівнів.

Складність і недостатня дослідженість даної проблематики зумовили на сьогоднішній день відсутність єдиної та універсальної теорії урбогенезу. Окремі його аспекти інтерпретуються цілим рядом класичних схем, моделей, концепцій та теорій, що знайшли широке висвітлення у науковій літературі. Все їх різноманіття умовно можна розділити на такі групи.

1. Теорії розміщення міст, що розкривають основні чинники виникнення міст та їх локалізацію в межах певних територій. Основними серед них є: а) теорія центральних місць міських поселень В. Кристаллера (*Christaller 1933*) та А. Льоша; б) теорія змін домінуючих видів транспорту та їх впливу на розвиток міст К. Кулія; в) теорія впливу функціональної спеціалізації на виникнення та розвиток міст (*Вагин 2000*).

2. Еволюційно-урбаністичні моделі і теорії, що пояснюють етапність та динаміку розвитку систем міських поселень певних регіонів (країн). До їх числа передусім належать: а) фазова модель еволюції систем розселення Дж. Джиббса (*Gibbs 1963*) та пов'язана з нею теорія диференціальної урбанізації (*Трейвіш 2009*); б) еволю-

ційна схема розвитку систем розселення Ж. Зайончковської (*Зайончковская 1991*); в) еволюційна концепція взаємодії центру та периферії Дж. Фрідмана (*Friedman 1966*).

3. Група теорій та моделей структуризації та розвитку внутрішньоміського простору, що включає в себе: а) концентричну модель структуризації міського простору Р. Парка і Е. Бьорджеса (*Park, Burgess 1925*); б) поліцентричну модель міського простору Ч. Гарріса та Е. Ульмана (*Harris, Ullmann 1958*); в) секторальну модель структуризації міського простору Х. Хойта; г) імітаційну модель розвитку міста Дж. Форрестера (*Forrester 1970*).

Не зважаючи на всю широту спектру теорій, покликаних виявити та інтерпретувати закономірності урбогенезу, ряд його аспектів та проблем розвитку залишаються все ще нез'ясованими, недостатньо дослідженими та теоретично необґрунтованими. Особливо рельєфно це проявляється при дослідженні урбогенезу конкретних територій на певних етапах його розвитку. Показовим у зв'язку з цим є дослідження урбогенезу України, в основу якого покладено ретроспективний аналіз виникнення та розвитку міських поселень, їх локалізації в межах країни.

Початок урбогенезу території України слід пов'язувати з колонізацією греками Північного Причорномор'я і Приазов'я та розбудови ними мережі античних міст-полісів. Ця колонізація розпочалась у середині VII ст. до н. е. і пройшла декілька етапів – освоєння західної частини Північного Причорномор'я, понизь Дніпра, Південного Бугу та Дністра, узбережжя Криму. В ці періоди виникають міста Борисфен, Тіра, Ніконій, Ольвія, Каркінітіда, Херсонес, Пантікапей, Танаїс та багато інших (*Рыбаков 1984*). Значна частина цих міст в силу певних обставин припинила своє існування (Ольвія, Борисфен та ін.), окремі ж з них, пройшовши складний історичний шлях розвитку і зазнавши докорінних трансформацій, існують і сьогодні як міста. Це найстаріші міста України – Білгород-Дністровський (Тіра), Севастополь (Херсонес), Євпаторія (Каркінітіда), Феодосія, Керч (Пантікапей) та ін.

За свою більш як тисячолітню історію грецькі поліси Північного Причорномор'я не поривали зв'язків із середземноморським античним світом. З іншого боку, вони формували та підтримували тісні соціально-економічні та культурні зв'язки з народами, що заселяли сусідні степові та лісостепові території. В епоху раннього середньовіччя ці міста продовжували відігравати роль потужних полюсів, які генерували та поширювали інновації античного світу на терени, що формують сьогодні територію України, де розвива-

лись Зарубинецька (III ст. до н.е. – II ст. н.е.), Черняхівська (II – V ст. н.е.), Київська (III – V ст. н.е.), Пеньківська (V – VII ст. н.е.), Лука-Райковецька (VIII – IX ст. н.е.), Роменська (VIII – X ст. н.е.), Салтівсько-Маяцька (VII – X ст. н.е.) та інші археологічні культури (*Винокур, Телегін 2004; Залізник 1999*).

Саме з цими культурами пов'язане виникнення містоподібних поселень, а пізніше і міст, де розвивалась торгівля і ремесла і які відігравали консолідуючу для навколишньої території роль. Окремі з цих поселень являли собою укріплені городища і фортеці, що виконували оборонну функцію для певної групи поселень. При цьому, основним будівельним матеріалом було дерево. В Роменській та Салтівсько-Маяцькій культурах при будівництві міст та укріплень, площа яких інколи досягала декількох десятків гектарів, широко використовувався камінь.

Просторова організація поселенської мережі на теренах сучасної України в ранньому середньовіччі досить чітко кореспондується з першою стадією формування центрально-периферійних структур Дж. Фрідмана та першою і другою фазами еволюції систем розселення Дж. Джиббса. Характерною для цього етапу є наявність на території системи локальних ядер, кожне з яких має свою зону впливу. У розселенській мережі домінували сільські поселення.

Таким чином, на час становлення Київської держави (IX ст. н.е.) в межах її території вже була сформована досить розвинута поселенська мережа. Зростання Києва як основного консолідуючого ядра більшої частини Східної Європи фактично ознаменувало її перехід до другої стадії Дж. Фрідмана. Вона характеризується соціально-економічною поляризацією території внаслідок інтенсивного розвитку одного із найбільш благополучних та динамічних ядер, яке й стає її основним центром – столицею країни.

Опис міст Українських земель часів Київської держави та наступних періодів міститься у багатьох літописних джерелах. Одним із них, що вважається найбільш повним і точним, є літописний реєстр “Список руських міст далеких і близьких”, укладення якого датується другою половиною XIV ст. (*Русина 2012; Тихомиров 1952*). В межах сучасної України відповідно до цього реєстру знаходилося близько 110 міст. З них на сьогоднішній день лише 31 населений пункт зберіг статус міського поселення. Серед них Київ, Львів, Вінниця, Черкаси, Житомир, Чернігів, Луцьк, Чернівці та ряд інших. Близько ж 80 міст того часу зникли, або ж, втративши в різні періоди свою консолідуючу функцію, набули статусу сільських поселень. Частина з цих літописних міст все ще залишається неіде-

нтифікованою і не має точної географічної прив'язки (*Атлас історії... 2012; Лоза 2010*).

Проведений аналіз засвідчив, що в XII – XIV ст. досить активно відбувався урбогенез в басейнах річок, які межували з Диким Полем – обширними степовими просторами сучасної України. Так, зокрема в басейні Дністра, виділялась компактно розміщена група міст – Хотень, Бакота, Кам'янець, Каліос, Кучельмин, Плав, Онут; Південного Бугу – Брацлав, Гута Райгородська, Ладижин, Немирів, Сокилець; Росі – Родень, Товарів, Дверен, Корсунь, Богуслав, Торчеськ, Володарів, Юрїїв; Сули – Воїнь, Горошин, Желні, Лохвиця, Лубно, Лукомль, Кснятин, Ромен, Сніпорід, Синець; Ворскли – Лтава, Опішня, Глинське, Охтирка, Хотомишль; Сіверського Дінця – Донець, Гайдари, Хорошеве та ін.

З одного боку, ці міста були важливими центрами обміну, де здійснювалась торгівля з кочовим та напівкочовим населенням степів, з іншого – вони виконували важливу для усього краю оборонну функцію, були своєрідними форпостами поступового землеробського освоєння степового фронтиру.

Слід зазначити, що у XIII – XIV ст. у степах Північного Причорномор'я монголами була заснована мережа міст з поліетнічним населенням, основна роль яких полягала у забезпеченні транзитної торгівлі між Китаєм, Іраном і Середньою Азією та Європою (*Єльніков 2008*). Ці міста розміщувались у важливих “фокусних” точках степового простору – на переправах через річки, перехрестях шляхів тощо (*Атлас історії... 2012; Лоза 2010*). Так, у нижній течії Південного Бугу та Інгулу знаходились міста Велика Мечетня, Ак-Мечеть, Балаклея, Солоне, Аргмакли-Сарай; Дніпра – Каїри, Кучугури, Кінське, Ігрень, Калбарда, Кічкас, Кишеньки та ін. На узбережжі Чорного моря була заснована низка венеційський і генуезьких факторій та міст-колоній. В гирлі Дунаю знаходилось місто Лікостомо, Дністра – Монкастро, Дніпра – Каструм Іліцис. Серед найбільших генуезьких міст Криму були Чембало, Горзувіум, Партеніт, Луста, Солдайя, Кафа, Воспоро.

Зміна геополітичних умов та економічної ситуації у XV ст. поступово привела до функціональних трансформацій, занепаду, а згодом і до зникнення деяких із цих міст. Отже, слід констатувати, що геополітичний, оборонний та гео економічний чинники відігравали одну із ключових ролей на ранніх етапах урбогенезу України.

Пізнє Середньовіччя та Новий час в українських землях ознаменувались посиленням процесів урбогенезу, що мав свою специфіку. З одного боку, відбувалось ущільнення поселенської і в першу

чергу міської мережі; з іншого – намітилася досить виразна тенденція розширення міського ареалу у південному, східному та південно-східному напрямках.

Динаміка урбогенезу характеризується рядом показників, основним серед яких слід вважати кількість нових поселень, що виникла за певний проміжок часу. При цьому, часом виникнення поселення є задокументована дата його заснування чи першої згадки про нього. Для античного періоду та раннього Середньовіччя використання такого підходу є проблематичним, оскільки для більшості поселень, які існували в той період, відсутня достовірна інформація щодо часу їх виникнення. Достатньо повною та достовірною ця інформація є лише для міст України, що виникли у продовж останніх п'ятисот років (Івченко 1999, 2000; Ковтун, Степаненко 1990).

Проведений нами аналіз динаміки виникнення міст в межах українських земель засвідчив “хвилеподібний” характер урбогенезу з досить вираженими сторічними “піками” на початку XVI, XVII та XVIII століть (рис. 3.1). Упродовж XV ст. урбогенез характеризувався ущільненням поселенської і, перш за все, міської мережі території України переважно у її західних землях, де виникають такі міста як Пустомити, Золочів, Дашава, Рава-Руська, Олевськ, Берестечко, Почаїв, Бердичів та багато ін. На початку XVI ст. намітилася тенденція до ущільнення поселенської мережі у центральних регіонах України. Так, зокрема в цей період виникають міста Бородянка, Макарів, Ржищів, Тетіїв, Ставище, Яготин, Чигирин, Сміла та багато ін. Висока активність урбогенезу в цей час підтверджується і тим фактом, що лише у Київському воєводстві у XVI ст. було засновано майже 200 нових поселень, переважно укріплених міст та містечок, в кожному із яких проживало приблизно по 500-1000 осіб (Subtelny 2000: 107).

З другої половини XVI та у XVII ст. відбувається інтенсивне розширення поселенської мережі у південному та східному напрямках. Прискорений господарський розвиток українських земель загалом та активізація урбогенезу зокрема були зумовлені глибокими соціально-економічними трансформаціями, що відбувалися в цей час в Європі. Після відкриття Америки з'явився стабільно високий попит на зерно, а потоки золота і срібла з Нового Світу викликали вибух цін на продукти харчування (Subtelny 2000: 87; Beluszki 2001: 70). Власне, у цей період і формується сучасна спеціалізація господарства України на товарному виробництві продовольства, утверджується її імідж “житниці Європи” (Чуткий 2015).

Серед міст, заснованих на слабоосвоєних лісостепових та степових теренах, в цей період слід назвати Могилів-Подільський, Оратів, Турбів, Гайсин, Тиврів, Малу Виску, Павлиш, Онуфрієвку та ін.

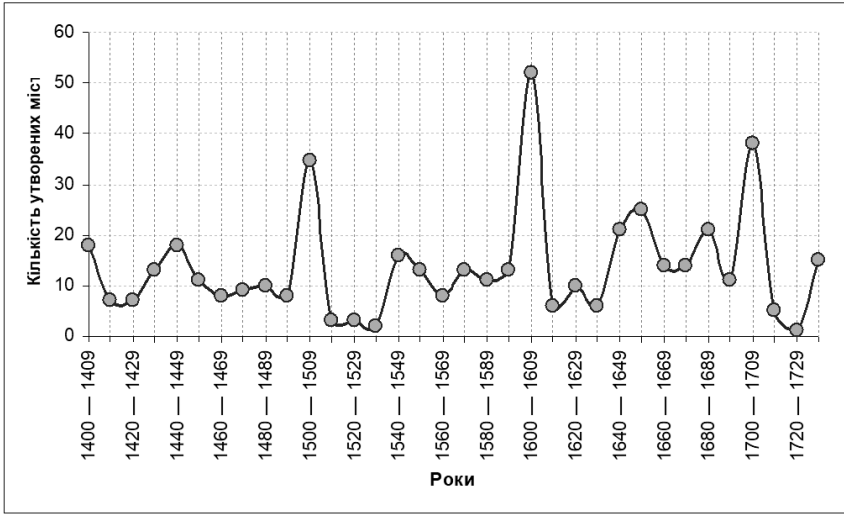


Рис. 3.1. Динаміка виникнення міст в Україні у XV – на початку XVIII ст.

За період з кінця XV до XVIII ст. на фронтірних територіях Українського степу козаки заснували та розбудували вісім січей (Хортицька, Томаківська, Микитинська, Нова, Базавлуцька, Кам'янська та Олешківська) та мережу укріплених міст та містечок. Серед них – Домаха (Приазов'я), Перевізка (гірло Інгульця), Прогноїнськ (гірло Дніпра), Гард (нижня течія Південного Бугу), Нова Самара (середня течія Самари). У межах Слобожанщини в другій половині XVII ст. козаками були засновані такі міста як Суми, Харків, Богодухів, Ізюм, Вовчанськ, Острогозьк та ін. Під захистом цих укріплень, переважно у долинах річок, сформувалась досить широка поселенська мережа.

Характеризуючи урбогенез українських земель в епоху Середньовіччя та Нового часу неможливо обійти увагою його інституційно-управлінський та статусно-іміджевий чинник, яким стало набуття містами Магдебурзького права. Воно не тільки розширювало соціальну базу управління містами та забезпечувало його ефективність, а й сприяло розвитку містоформуючих видів економічної

діяльності, зокрема торгівлі та ремесел (Гошко 2002, Резніков 2007). Однією з головних економічних преференцій Магдебурзького права було право міста на проведення ярмарків. Активізуючи та розширюючи обмін, ярмарки виступали важливим стимулятором соціально-економічного розвитку не тільки окремих міст, а й оточуючих їх територій. З кінця XIII до другої половини XVIII ст. Магдебурзьке право на українських землях отримали близько 180 міст.

Початок індустріального розвитку українських земель в середині XVIII ст. ознаменував їх перехід до принципово нового етапу урбогенезу. Як відомо, його динаміка зумовлюється, головним чином, інтенсивним розвитком певних видів економічної діяльності. Разом з цим, історичний досвід свідчить, що на індустріальній стадії розвитку суспільства визначальною рисою розвитку як глобальної економічної системи, так і економіки окремих країн є циклічність. Своє пояснення цей феномен знаходить в інноваційній теорії довгих хвиль в економіці – циклів Кондратьєва-Шумпетера (ЦК) (Меньшиков, Клименко 1989; Підгрушний 2009).

Згідно з цією теорією, яка ґрунтується на величезному масиві емпіричної інформації, розвиток економіки має циклічний характер, що виражається у чергуванні фаз росту та стагнації у виробництві. Існування довгих хвиль в економіці обумовлюється періодичною активізацією фінансових можливостей у забезпеченні генерації та впровадження технологічних нововведень. Проходження кожного із цих циклів пов'язане із виникненням, експансією, старінням та поступовим згортанням пріоритетних для нього базових інновацій. Відповідно, пріоритетними для кожного із циклів є певні види економічної діяльності, здебільшого промислового виробництва, які отримують у відповідні періоди найбільш інтенсивний розвиток.

Оскільки ці види економічної діяльності територіально приурочені до конкретних населених пунктів, то очевидно, що урбогенез також має циклічний характер. Ця гіпотеза знайшла цілковите підтвердження на прикладі України. Свого часу В. Бабурін на прикладі Росії виявив зв'язок циклічності інноваційних процесів та їх просторової дифузії з розвитком поселенської мережі, зокрема її міської складової (Бабурін 2010).

Аналіз наукової літератури (Бабурін 2010; Анимица 2013; Захарченко 2004) дозволив приблизно окреслити часові рамки проходження в економіці України чотирьох циклів Кондратьєва-Шумпетера та виділити основні фази їх динаміки – підйом, розквіт, стагнацію, кризу (табл. 3.1).

Ряд дослідників вбачають у проходженні інноваційних циклів (довгих хвиль в економіці) феномен прискорення (стискування) (Грицай і др. 1991). Загалом, ця тенденція підтверджується на прикладі пострадянських країн. Однак, соціальні катаклізми та війни мали істотний вплив на динаміку ЦК, “розтягуючи” окремі з них та деформуючи їх певні фази. Зокрема це стосується четвертого ЦК, проходження якого співпало з Другою світовою війною та післявоєнною відбудовою.

Таблиця 3.1. Динаміка циклів Кондратьєва-Шумпетера в економіці України

Цикли	Фази циклів			
	Підйом	Розквіт	Стагнація	Криза
Перший	1770 – 1800	1800 – 1820	1820 – 1835	1835 – 1845
Другий	1845 – 1870	1870 – 1880	1880 – 1890	1890 – 1900
Третій	1900 – 1910	1910 – 1920	1920 – 1930	1930 – 1935
Четвертий	1935 – 1950	1950 – 1970	1970 – 1980	1980 – 1990

У період 1770–1990 років (індустріальна епоха та період проходження чотирьох ЦК) в Україні чітко виділяється чотири хвилі урбогенезу, які пов’язані з масовим виникненням нових поселень, що набули статусу міст (рис. 3.2).

Перша хвиля припадає на період 1770–1790 років, коли на території України з’явилося близько 95 нових міст, переважно на півдні країни та на Донбасі. Саме тут отримали розвиток пріоритетні виробництва першого ЦК – вугільна промисловість, виробництво чавуну та сталі, суднобудування та різноманітні супутні виробництва. Хронологічно фаза росту першої хвилі урбогенезу співпадає з фазою підйому першого ЦК. Серед міст, що виникли в цей період слід назвати Селидове (1770), Чистякове (до 2016 – Торез, 1770), Запоріжжя (1770), Кривий Ріг (1775), Дніпро (до 2016 – Дніпропетровськ, 1776), Макіївка (1777), Амвросіївка (1778), Авдіївка (1778), Мелітополь (1784), Сніжне (1784), Миколаїв (1788) та багато ін. По суті, на початку індустріальної епохи ці міста відіграли роль ядер освоєння, консолідації та розвитку обширної території півдня та сходу країни.

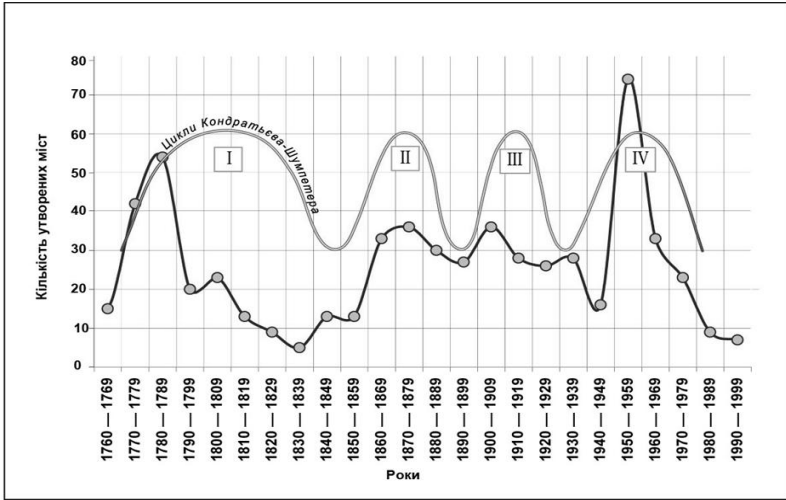


Рис. 3.2. Проходження циклів Кондратьєва-Шумпетера та динаміка виникнення міст в Україні

Друга хвиля урбогенезу припадає на період 1860–1880 років. В цей час виникло близько 70 нових міст. Значна їх кількість розвивалась на основі тих видів економічної діяльності, що використовували інновації другого ЦК – механічне виробництво на основі парового двигуна, залізничний транспорт тощо. Це передусім низка поселень, що згодом стали крупними залізничними вузлами – Попільня (1860), Лозова (1868), Синельникове (1868), Знам’янка (1869), Козятин (1870), Вапнярка (1870), Ясинувата (1872), Цвіткове (1876) та ін. На Донбасі формуються нові стрімко зростаючі поселення, що розвиваються не тільки на основі видобутку кам’яного вугілля, а й на основі металообробки, виготовлення різноманітного технологічного обладнання, хімічного виробництва тощо. Це – Горлівка (1867), Краматорськ (1867), Донецьк (1869), Харцизьк (1869), Дружківка (1870) та ін. Поселення, що отримали інтенсивний розвиток на основі механічного виробництва, з’являються в цей час і в інших регіонах України.

Третя хвиля урбогенезу охоплює період 1900-1920 років. В цей час на території країни з’являється близько 65 нових міських поселень. Знову ж таки, значна їх кількість знаходилась на Донбасі, де в цей період відбувалось активне ущільнення економічного простору та поселенської мережі. Це такі міста, як Бахмут (до 2016 – Артемівськ, 1910), Сорокине (до 2016 – Краснодон, 1910), Докучаєвськ (1912), Рубіжне (1915) та ін. Розвиток більшості цих міст відбувався

на основі виробництв пріоритетних для третього ЦК – важкого та середнього машинобудування, основної хімії, супутніх та доповнюючих їх виробництв. Таким чином, в цей період відбувалось активне ускладнення просторової організації суспільства країни, що супроводжувалось появою нових зростаючих міст, які були полюсами соціально-економічного зростання. Як і в попередніх випадках, фаза росту третьої хвилі урбогенезу співпала в часі з фазою підйому третього ЦК.

Четверта, найвища хвиля урбогенезу припадає на період 1950-1980 років. В цей час в Україні з'являється близько 110 нових міських поселень. Особливістю цієї хвилі є те, що її пік за часом практично співпадає з піком четвертого ЦК. Технологічні інновації циклу пов'язані з розвитком електроенергетики (перед усім атомної), хімією органічного синтезу, транспортним машинобудуванням, виробництвом засобів зв'язку та ін. Саме в цей період в Україні були засновані міста, де будувались АЕС – Енергодар (1970), Вараш (до 2016 – Кузнецовськ, 1973), Южноукраїнськ (1975), Щолкіне (1978), Прип'ять (1979). З'являються нові міста біля ТЕС – Добротвір (1951), Вугледар (1966) та ін. Виникають нові поселення на основі розробки родовищ кольорових металів, що необхідні для пріоритетних виробництв четвертого ЦК. Це такі міста, як Іршанськ (1953), Вільногірськ (1956), Побузьке (1959) та ін. Набувають статусу міст низка населених пунктів, де були збудовані підприємства машинобудування, хімічної промисловості тощо.

Наведені приклади жодним чином не означають, що динаміка урбогенезу зумовлюється лише чинниками циклічного розвитку економіки. В кожній з хвиль урбогенезу є немало прикладів виникнення нових поселень на основі переробки різних видів місцевої сировини, зручного транспортно-географічного положення, використання рекреаційних ресурсів тощо.

Починаючи з 1970-х років кількість поселень, що набули статусу міст стрімко скорочується. Так, за період 1970–1979 років статус міста набуло 23 поселення; 1980–1990 років – 9; 1990–1999 років – 1; 2000–2009 років – жодного. Це стало свідченням сповільнення процесів урбогенезу, його кризового стану. Планований і прогнозований характер економіки в СРСР все ж не зміг запобігти кризі, яка відчутно проявилася в другій половині 1970-х – на початку 1980-х років. Саме цей період характеризувався спадом середньорічних темпів росту ВВП та капіталовкладень у основні фонди промисловості, яка була основною містоформуючою галуззю країни. Причиною хронічної кризи, яка вразила ще радянську економіку і протягом

тривалого часу мала латентний чи напівлатентний характер, крилась у генезисі промисловості країни, особливостях протікання стадійно-еволюційного процесу у розвитку планово-регламентованої та ринкової економіки.

Модернізація виробництва та його перехід на якісно вищий рівень в планово-адміністративному господарстві вимагає особливих зусиль та заходів інвестиційної політики, а її мотивом може слугувати усвідомлення застою, бажання “наздогнати та перегнати” технічно розвинені країни, а засобом – концентрація капіталовкладень за рахунок інших галузей та сфери особистого споживання” (*Грицай и др. 1991: 44*). Іншими словами, у планово-регламентованій економіці ЦК визначаються не стільки за проявами дії економічного механізму їх формування, скільки за масштабністю і динамікою пріоритетних для них базових інновацій.

Ініційовані державним та партійним керівництвом заходи щодо структурної перебудови господарства і, насамперед, промисловості у другій половині 1980-х років позитивних результатів не дали. Більше того, заходи з лібералізації цін, зовнішньоекономічної та підприємницької діяльності прискорили колапс соціально-економічної системи, її дезінтеграцію. Причина цього крилася в ігноруванні дії закону вартості, що фактично блокувало структурну перебудову та “спричинило таку властивість системи, як несприйнятливність до науково-технічного прогресу” (*Дорогунцов, Горська 1998: 7*). ”За відсутності нормального ринкового середовища науково-технічний прогрес втрачає зв’язок з економікою через систему цін та інші автоматичні регулятори. В результаті зникає і сам науково-технічний прогрес” (*Дынкин 1993: 21*).

Таким чином, країна потрапила у своєрідну ”стадійну (циклічну) паузу“, що обумовило необхідність глибоких системних реформ, становлення ефективної ринкової економіки. Тривале зволікання з цими реформами в Україні в постсоціалістичний період лише ускладнило ситуацію.

Вирішення проблеми лежить у площині комплексної та всеохоплюючої модернізації країни в рамках нового технологічного укладу, що забезпечило б її перехід до п’ятого, а згодом і шостого ЦК, створило б необхідні передумови для становлення та розвитку постіндустріального суспільства в Україні. Все це забезпечило б не тільки активізацію процесів урбогенезу, а і його перехід на якісно новий рівень. У зв’язку з цим слід зазначити, що розвиток пріоритетних видів діяльності та використовувані у п’ятому та шостому ЦК технології не потребують значних територіальних ресурсів. Таким

чином, при достатньо високому рівні господарського освоєння території України та сформованій поселенській мережі із значною щільністю міських поселень, відбудуться суттєві зміни у характері урбогенезу. Замість екстенсивного збільшення кількості міських поселень, яке спостерігалось на доіндустріальній та індустріальній стадіях, при переході до постіндустріалізму пріоритетного значення набуде інтенсивна трансформація внутрішньоміського простору та зростання окремих міст, які характеризуються найсприятливішими умовами розвитку.

У 2016 році система міст України складалася із 1345 поселень, з яких 460 мали статус міст, а 885 – селищ міського типу. В них проживало 29,7 млн. осіб, що складало 69,1 % від загальної чисельності населення країни. Основу системи міст країни складають динамічні елементи – полюси соціально-економічного розвитку різної величини, типів та інтенсивності впливу на навколишню територію, що перебувають в складній ієрархічній супідрядності. Власне, така система і формує основу просторової організації суспільства. У різні періоди під дією ендогенного потенціалу та зовнішніх впливів окремі міські поселення можуть набувати або втрачати ознаки полюсів соціально-економічного зростання, входити в кризовий стан.

Таким чином, система міст країни включає в себе динамічні (полюси соціально-економічного зростання), стабілізовані, стагнуючі та згасаючі поселення. Проблема згасаючих міст (“shrinking city“) набуває сьогодні в Україні надзвичайної актуальності.

Проведений аналіз засвідчив, що міська система України сьогодні є вкрай розбалансованою і перебуває в стані глибокої кризи. До категорії згасаючих та стагнуючих потрапляє 1175 міських поселень (табл. 3.2). В них проживає майже 55 % всього населення України.

Згасаючі та стагнуючі центри набули повсюдного поширення на території країни, однак найбільша їх концентрація спостерігається на Донбасі. До них належать переважно моно- та вузькоспеціалізовані на виробництвах першого та другого технологічних укладів нереструктуризовані промислові центри. Значна концентрація згасаючих та стагнуючих центрів спостерігається в депресивних сільськогосподарських ареалах, віддалених від регіональних та міжрегіональних центрів. Занепад сільського господарства та інфраструктури і пов'язана з ним депопуляція периферійних сільських територій зумовили згасання їхніх консолідуючих центрів.

В той же час до категорії зростаючих центрів, що мають риси полюсів розвитку належить 92 міських поселення, де проживає ли-

ше 9,1 % населення України. При цьому зростаючі центри розміщені по території країни вкрай нерівномірно. Основна їх кількість зосереджена в метрополісних ареалах довкола Києва, Харкова, Львова, інших великих міст та в рекреаційних зонах півдня країни. В ідеалі оптимізація міської системи України вимагає збільшення кількості динамічно зростаючих міських поселень як мінімум в 4–4,5 рази, що відповідало б кількості обласних та районних центрів та центрів міських рад країни.

Таблиця 3.2. Типізація міських поселень України за динамікою чисельності населення, 2000–2013 роки

Типи міських поселень	Зростання (+) чи зменшення (-) чисельності населення, 2013 у % до 2000	Кількість	Чисельність населення, тис. осіб	Частка у населенні країни, %
Зростаючі	Понад +20 %	14	88,9	0,2
	Від +10 % до +20 %	21	185,9	0,4
	Від +1 % до +10 %	57	3896,4	8,5
	Разом	92	4171,2	9,1
Стабілізовані	Від +1 % до -1 %	72	2057,6	4,5
Стагнуючі	Від -1 % до -10 %	314	16286,0	35,5
Згасаючі	Від -10 % до -20 %	437	6908,7	15,1
	Від -20 % до -40 %	335	1755,5	3,8
	Від -40 % до -60 %	70	160,0	0,3
	Понад -60 %	20	25,8	0,1
	Разом	864	8850	19,3

Оптимізація системи міст країни має здійснюватись не лише шляхом збільшення кількості її динамічних елементів, а й за рахунок поліпшення їх якісних характеристик. Це, передусім, стосується таких аспектів:

- набуття окремими містами, передусім міжрегіональними центрами (Київ, Харків, Львів, Дніпро, Одеса та ін.) метрополісних ознак – особливо важливих для суспільного розвитку функцій, реалізація яких виходить за межі держави та забезпечує її взаємодію з глобальною економічною системою (*Підгрушній, Денисенко 2010*);

- посилення фактору інноваційної діяльності у розвитку міст. Світовий досвід засвідчує, що процес продукування та впровадження технологічних інновацій характеризується високим пропульсивним потенціалом, що забезпечує інтенсивний розвиток не тільки

окремих міст, а й цілих ареалів, що формуються довкола них (*Підгрушній 2013*);

– активізація використання місцевих умов та ресурсів для інтенсифікації розвитку малих і середніх міст. Пропульсивний ефект при цьому має забезпечуватись завдяки формуванню економічних кластерів, що розвиваються на основі переробки певних видів сировини чи виробництва окремих видів продукції, надання послуг та ін.

Підсумовуючи вищесказане, можемо зробити наступні узагальнення та висновки.

– урбогенез, як широке й багатогранне поняття, об'єднує в собі увесь комплекс процесів зародження і розвитку міст та їх мереж;

– урбогенез в межах українських земель розпочався в VII ст. до н. е. з розбудови у Північному Причорномор'ї античних міст і безперервно триває до сьогоднішнього дня;

– на ранніх етапах урбогенезу в Україні ключову роль відігравали геополітичний, оборонний та гео економічний чинники;

– активізація урбогенезу країни в пізньому Середньовіччі була пов'язана з інтенсивним розвитком господарства. Він стимулювався високим попитом на зерно та інші продукти харчування, що виник в Європі в епоху Великих географічних відкриттів;

– значний вплив на активізацію урбогенезу у свій час справили інституційно-управлінський та статусно-іміджевий чинник, яким було набуття містами Магдебурзького права;

– в індустріальну епоху урбогенез набув циклічного характеру, який чітко кореспондувався з проходженням довгих хвиль в економіці (циклів Кондратьєва-Шумпетера);

– сповільнення процесів урбогенезу починаючи з другої половини 1970-х років та його кризовий стан у постсоціалістичний період обумовлені неспроможністю економіки країни подолати "стадійну паузу" і перейти до постіндустріальної стадії розвитку;

– при переході до постіндустріалізму пріоритетного значення в урбогенезі набуває інтенсивна трансформація внутрішньоміського простору та зростання окремих міст, які характеризуються найсприятливішими умовами розвитку;

– сьогодні міська система України залишається розбалансованою; більшість поселень, що її формують належать до категорії стагнуючих та згасаючих;

– вихід системи міст країни з кризового стану потребує стрімкого збільшення її динамічних елементів (полюсів розвитку) вна-

слідок набуття ними метрополісних ознак, посилення інноваційної діяльності, ефективного використання місцевих ресурсів тощо.

- АНИМИЦА, Е. Г. (2013): Феномен кондратьевских волн и циклов в развитии промышленности Уральского макрорегиона. В: *Модернизационно-инновационные процессы в социально-экономическом развитии регионов и городов*. Екатеринбург, Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, с. 11-23.
- АТЛАС ІСТОРІЇ України (2012). Київ, ДНВП "Картографія", 152 с.
- БАБУРИН, В. Л. (2010): *Инновационные циклы в российской экономике*. Москва, Крансанд, 216 с.
- ВАГИН, В. В. (2000): *Городская социология*. Москва, Школа муниципального управления, 85 с.
- ВИНОКУР, І. С., ТЕЛЕГІН, Д. Я. (2004): *Археологія України*. Тернопіль, Навчальна книга – Богдан, 480 с.
- ГОШКО, Т. Д. (2002): *Нариси з історії магдебурзького права в Україні*. Львів, 255 с.
- ГРИЦАЙ, О. В., ИОФФЕ, Г. В., ТРЕЙВИШ, А. И. (1991): *Центр и периферия в региональном развитии*. Москва, Наука, 168 с.
- ДОРОГУНЦОВ, С., ГОРСЬКА, О. (1998): Трансформація структури економіки: теорія і практика. *Економіка України*, №1: 4-11.
- ДЫНКИН, А. А. (1993): Научно-технический прогресс в рыночной среде (некоторые проблемы зарубежного опыта и отечественной практики). *Мировая экономика и международные отношения*, №10: 17-26.
- ЄЛЬНИКОВ, М. В. (2008): *Золотоординські часи на українських землях*. Київ, Наш час, 176 с.
- ЗАЙОНЧКОВСКАЯ, Ж. А. (1991): *Демографическая ситуация и расселение*. Москва, Наука, 238 с.
- ЗАЛІЗНЯК, Л. Л. (1999): *Первісна історія України*. Київ, Вища школа, 263 с.
- ЗАХАРЧЕНКО, В. І. (2004): *Трансформаційні процеси у промислових територіальних системах України*. Вінниця, Гіпаніс, 547 с.
- ІВЧЕНКО, А. (1999): *Міста України*. Довідник. Київ, ДНВП "Картографія", 136 с.
- ІВЧЕНКО, А. (2000): *Містечка України*. Довідник. Київ, ДНВП "Картографія", 184 с.
- КОВТУН, В. В., СТЕПАНЕНКО, А. В. (1990): *Города Украины: Экономико-географический справочник*. Київ, Вища школа, 277 с.
- ЛОЗА, Ю. (автор-упорядн.) (2010): *Історичний атлас України. Найдавніше минуле. Русь (Київська держава, Галицько-Волинська держава)*. Київ, Мапа, 300 с.
- МЕНЬШИКОВ, С. М., КЛИМЕНКО, Л. А. (1989): *Длинные волны в экономике. Когда общество меняет кожу*. – Москва, Междунар. отношения, 272 с.
- ПІДГРУШНИЙ, Г. П. (2009): *Промисловість і регіональний розвиток України*. Київ, Інститут географії НАН України, 300 с.
- ПІДГРУШНИЙ, Г. П. (2013): Значення полюсів соціально-економічного розвитку у вдосконаленні територіальної організації суспільства. *Український географічний журнал*, №4: 40-48.
- ПІДГРУШНИЙ, Г. П., ДЕНИСЕНКО, О. О. (2010): Міста-метрополіси як новітня форма територіальної організації суспільства. *Досвід та перспективи розвитку міст України*, Вип. 18: 65-78.
- РЕЗНИКОВ, А. В. (2007): *Магдебурзьке право: українські варіації на тему європейських традицій (історико-правовий нарис)*. Луганськ, РВВ ЛДУВС, 208 с.
- РУСИНА, О. В. (2012): Список Руських міст далеких і близьких. *Енциклопедія історії України*, Т. 9. Київ, Наукова думка, с. 750.
- РЫБАКОВ, Б. А. (ред.) (1984): *Античные государства Северного Причерноморья*. Москва, Наука, 400 с.

- СЛУКА, Н. А. (2016): Новые старые проблемы и задачи георбанистики. В: *Мозаика городских пространств: экономические, социальные, культурные и экологические процессы*. Москва, геогр. ф-т МГУ, с. 5-10.
- ТИХОМИРОВ, М. Н. (1952): Список Русских городов дальних и ближних. *Исторические записки*. Том 40: 214-259.
- ТРЕЙВИШ, А. И. (2009): *Город, район, страна и мир. Развитие России глазами страноведа*. Москва, Новый хронограф, 372 с.
- ЧУТКИЙ, А. І. (2015): *Нариси з економічної історії України*. Книга 2. Становлення житниці Європи (друга половина XV – XVII ст.). Київ, Темпора, 368 с.
- BELUSZKI, P. (2001): *A Nagyalföld történeti földrajza*. Budapest-Pécs, Dialóg Campus, 274 p.
- CHRISTALLER, W. (1933): *Die Zentralen Orte in Suddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeiten der Vorbereitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Jena, Gustav Fischer Verlag.
- FORRESTER, J. W. (1970): *Urban Dynamics*. Cambridge Mass, The MID Press.
- FRIEDMAN, J. (1966): *Regional Development Policy. A Case Study of Venezuela*. Cambridge, MIT Press, 189 p.
- GIBBS, J. (1963): The evolution of population concentration. *Economic Geography*, Vol. 39(2): 119-129.
- HARRIS, Ch. D., ULMANN, E. L. (1958): Regional Development and the Geography of Concentration. *Papers of the Regional Science Association*. Vol. IV: 179-198.
- PARK, R. E., BURGESS, E. W. (1925): *The City*. Chicago, University of Chicago Press.
- SUBTELNY, O. (2000): *Ukraine: A History*. Toronto-Buffalo-London, University of Toronto Press, 736 p.

4. Міста Харківщини: моноцентрична чи поліцентрична модель просторового розвитку регіону (перспективи та загрози)

Костянтин Немець, Катерина Сегіда, Наталія Гусєва

Харківська область – високоурбанізований регіон з різкою моноцентричністю системи розселення, територія з інтенсивною, переважно промисловою, міською житловою та громадською забудовою. Харківщина відноситься до староосвоєних регіонів України, система розселення якого пройшла тривалий та складний період формування й розвитку, трансформувалась із поліцентричної в різко моноцентричну. Сучасна моноцентрична модель просторового регіонального розвитку Харківської області характеризується гіпертрофованим розвитком та ексцентричним положенням Харкова. Це є ключовою причиною консервування “центр-периферійної” моделі просторового розвитку регіону, що призводить до загострення територіальних диспропорцій у рівні та якості життя населення, гальмування загального розвитку області тощо. З огляду на європейські принципи просторового розвитку, одним із ключових пріоритетів розвитку Харківської області визначено стимулювання поліцентричного розвитку території як однієї з умов метрополізації регіону, що сприятиме соціально-економічному зростанню, підвищенню міграційної привабливості, створенню нових робочих місць тощо.

Ключові слова: просторовий розвиток, центр, периферія, метрополізація, моноцентрична модель, поліцентрична модель, Харківська область

Соціально-економічний розвиток регіонів та країн світу характеризується тенденціями територіального концентрування, агломерування, посиленням нерівності та зростанням ролі міст у національній та світовій економіці. Через вплив глобалізації та відкритої економіки зазначені тенденції стають ще більш виразними. Водночас, надмірна концентрація населення та економічної діяльності в одному центрі спричиняє негативні наслідки економічного, соціального та екологічного змісту. Отже, виникає необхідність у забезпеченні умов для поліцентричного територіального розвитку, тобто для формування багатьох центрів економічної активності (*Голвазін 2015b*). Такими центрами розвитку мають стати міста. Цілісна теорія міст як полюсів зростання сформувалася наприкінці 1970-х років та була найповніше представлена у фундаментальних працях

Ж. Будвіля, П. Клаваля, Г. Ричардсона, Г. Тьорнквіста, які сформува- вали розуміння того, що чим більше буде в країні полюсів розвитку, тим меншими будуть у ній територіально-галузеві диспропорції (Савчук 2013).

Про зростаючу роль міст у національній та світовій економіці свідчить і той факт, що в 1996 році на всесвітній конференції у Стамбулі (Хабітат II) урядами 171 країни світу місто офіційно визна- нано ключовим фактором соціального й економічного розвитку людства, центром суспільного життя та національної економіки, осередком збереження культури, спадщини та традицій. Містам належить провідна роль у процесах зміни стилю життя населення, моделей виробництва та споживання, просторової структури розсе- лення та розміщення виробництва (Міста районного... 2009).

Проблеми поліцентричного розвитку є актуальними для сучас- ної України та її регіонів, для яких у цілому характерна моноцент- рична модель. Особливо це стосується Харківської області, для якої зменшення територіальних диспропорцій в якості життя та поліцен- тричний розвиток є однією з трьох стратегічних цілей регіонально- го розвитку до 2020 року (Стратегія розвитку... 2015).

Методи та дані

Дослідники, як правило, відзначають два основних аспекти по- ліцентричності територіального розвитку: морфологічний та функ- ціональний (в деяких джерелах – реляційний). Відповідно, існує значна кількість засобів та показників оцінки рівня поліцентрично- сті територіального розвитку (Голвазін 2015а). Найбільш поширеним індикатором морфологічної поліцентричності є характер розподілу міст за розміром, який можна визначити за допомогою таких показ- ників: розподіл “ранг–розмір”, індекс першості, частка населення найбільшого міста від сукупної чисельності населення території (або міст певного розміру), середня різниця між містом та наступ- ним, меншим за розміром містом, середньоквадратичне відхилення чисельності населення у містах та деяких інших. Також напрямми вимірювання морфологічної поліцентричності є характер розподілу міст за ВВП (визначається за допомогою показників розподілу “ранг–розмір” та індексу першості) і характер просторового розпо- ділу міст (визначається за допомогою коефіцієнту Джині за розмі- ром зон обслуговування).

Функціональну поліцентричність доцільно вимірювати за та- кими напрямми: розподіл потоків між містами (вимірюється за допомогою коефіцієнту звичайної поліцентричності та індексу ент-

ропії), потенціал для взаємодії між населеними пунктами (розраховується за допомогою показника мультимодальної доступності населених пунктів) (Голвазін 2015а). В даному дослідженні для аналізу моделі просторового розвитку Харківської області були використані наступні методи та методики.

Правило розподілу “ранг–розмір”. Побудова та аналіз ранжируваних за величиною рядів міських поселень, запропонована Дж. Зіпфом (Ціпфом) та доповнена Ю. Медведковим, має назву “закон ранг–розмір” або “правило Зіпфа–Медведкова”. Даний метод широко застосовується в географії поселень та геурбаністиці для дослідження територіальних сукупностей міст. Згідно гіпотези, для певних систем міст, які входять до єдиної системи розселення (в даному дослідженні – регіону), існує специфічна залежність між чисельністю населення міста та його порядковим номером (рангом) за ступенем зменшення чисельності населення в містах у вигляді рівняння (4.1). Відповідно, людність певного міста є добутком коефіцієнту першості, людності першого за чисельністю населення міста та коефіцієнту контрастності певної системи розселення. Останній є показником, який відображає ступінь гіпертрофованості головного міста: його порядковий номер підведений у ступінь контрастності, який характерний для даної системи розселення.

$$H_j = H_1 * j^{(-a)}, \quad (4.1)$$

де H_j – людність j -го міста; H_1 – людність першого за чисельністю населення міста системи; $j^{(-a)}$ – коефіцієнт контрастності, характерний для певної системи міст. Як правило, на існування закономірності Зіпфа впливає ряд факторів, які суттєво спотворюють її, однак така закономірність реальна. Її об’єктивне існування підтверджено численними роботами Ю. Медведкова, який рівняння Зіпфа трансформував у (4.2):

$$H_j = K * H_1 * j^{(-a)}, \quad (4.2)$$

де H_j – людність j -го міста; H_1 – людність першого за чисельністю населення міста системи; j – номер міста за ступенем зменшення людності; $j^{(-a)}$ – коефіцієнт міри контрастності в розмірах міста; K – “коефіцієнт першості” головного міста, який дорівнює відношенню C/H_1 , де C – людність головного міста (найважливішого ринкового центру країни або регіону), яка теоретично повинна була бути при дотриманні тенденції розподілу людності міст згідно гіпотези Зіпфа (Пилипенко, Мальчикова 2007). Оскільки лінійна шкала на осі ординат для дослідження міст регіонів України не відображає чис-

лових розбіжностей, вона замінюється логарифмічною. Саме цей прийом дає можливість представити залежність між чисельністю населення міста та його рангом у лінійному вигляді. Шляхом потенціювання рівняння має ступеневу функцію $H_j = C * j^{(-k)}$, яка близька до рівняння Зіпфа при $C = H_j$, $K = a = 1$.

Дослідження просторової взаємодії суспільно-географічних об'єктів. Взаємодія суспільно-географічних об'єктів залежить від радіусу зони впливу. Саме це, як функцію просторового взаєморозміщення суспільно-географічних об'єктів, нами визначено в якості просторової складової їх взаємодії. Друга складова – атрибутивна – визначає інтенсивність взаємодії та є функцією числової величини параметру (потужності) об'єктів Z . Основні положення є такими:

1. При визначенні радіусу зони впливу суспільно-географічного об'єкту логічно прийняти, що він повинен бути пропорційний потужності об'єкту Z . Звідси випливає, що найменш потужний об'єкт повинен мати найменший радіус впливу R_0 (який можна назвати базовим), тоді як радіус впливу всіх інших об'єктів, що аналізуються, можна визначити як функцію від базового. Нами пропонується для диференціації суспільно-географічних об'єктів за величиною радіусу впливу наступна залежність (4.3):

$$R_i = R_0 + k * \ln(Z_i / Z_{min}), \quad (4.3)$$

де R_i – радіус впливу i -го суспільно-географічного об'єкту; R_0 – базовий радіус впливу; Z_i і Z_{min} – величина параметру i -го і базового об'єктів відповідно; k – масштабний коефіцієнт. З (4.3) видно, що змінювати радіус впливу суспільно-географічного об'єкту (i , відповідно, ступінь генералізації поверхні взаємодії) можна системно через R_0 або через співвідношення радіусів, що контролюється масштабним коефіцієнтом k .

2. Інтенсивність впливу суспільно-географічного об'єкту в межах його зони впливу зменшується від центру до периферії і частіше за все визначається як обернена пропорція до відстані в певному ступені. Нами пропонується використовувати нелінійну інваріантну форму такої залежності (4.4):

$$\begin{aligned} \text{при } L \geq R \quad \Delta &= 0, \\ \text{при } L < R \quad \Delta &= (1 - L/R)^n, \end{aligned} \quad (4.4)$$

де Δ – функція впливу суспільно-географічного об'єкту; L – точна відстань до центру зони впливу суспільно-географічного

об'єкту; R – радіус впливу суспільно-географічного об'єкту; n – показник ступеня, який визначається довільно.

3. З урахуванням залежності (4.4) параметр впливу суспільно-географічного об'єкту в зоні впливу визначається за (4.5):

$$p = Z^* \Delta, \quad (4.5)$$

де Z – кількісний параметр (потужність) суспільно-географічного об'єкту (в центрі зони впливу) (*Нємець К., Нємець Л. 2013*).

Центрографічний метод. Просторовий розподіл населення має двовимірний характер: місце розташування кожної одиниці i з досліджуваної сукупності на поверхні (або на території окремого регіону) визначається її координатами x_i та y_i . Відповідно, за даними територіального розподілу населення можна визначити центральну точку, оцінити розсіювання окремих одиниць навколо центральної точки та асиметрію їх розподілу (*Голиков та ін. 1986*). Центральна точка просторового розподілу є узагальнюючим середнім показником територіального розміщення. Визначення територіальних центрів та їх картографування відоме в географії як науковий напрям центрографія, яка є складовою частиною геостатистики. Серед найпоширеніших застосувань центрографічного методу є дослідження розселення населення (визначення центру людності), визначення головних просторово-статистичних особливостей розподілу населення по території. В якості основних показників просторового розподілу населення можуть бути використані арифметичний, медіанний і модальний центри, які визначаються відповідно до прямокутної системи координат (*Голиков та ін. 1986*).

Середній арифметичний центр є показником центральної точки просторового розподілу населення. Він вимірюється за допомогою двох координат x та y , які утворюють прямі лінії, що перетинаються в точці арифметичного центру регіону. Для визначення середнього арифметичного центру необхідно масштабні числа відстаней (протяжність території регіону) помножити на чисельність населення його адміністративно-територіальних одиниць та поділити на чисельність населення всього регіону (окремо – по x і y) (4.6), (4.7).

$$x = P_{p-n} \times L / P, \quad (4.6)$$

$$y = P_{p-n} \times L / P, \quad (4.7)$$

де P_{p-n} – чисельність населення адміністративно-територіальної одиниці регіону; L – відстань між вертикальними (горизонтальними)

ми) прямими; P – чисельність населення регіону (Голиков та ін. 1986).

Медіанний центр просторового розподілу знаходиться за аналогією з медіаною в лінійній статистиці. Його можна розглядати як положення точки, що ділить чисельність населення регіону на дві рівні частини за широтою та довготою. Іншими словами, медіанний центр у просторовому розподілі є точкою на поверхні, сума відстаней до якої від усіх інших одиниць популяції мінімальна (Голиков та ін. 1986).

Модальний центр можна визначити як найбільшу точку на поверхні площі розподілу. Це один з найважливіших показників просторового розподілу, який дозволяє визначити місце найбільшої концентрації населення та є незалежним від розміщення інших одиниць (Голиков та ін. 1986).

Центром тяжіння географічного явища називається точка з середніми координатами із координат географічних центрів окремих (за можливістю дрібних) територіальних підрозділів регіону, зважених за чисельністю (масою) будь-яких ознак цих територій. Трактуючи “центр тяжіння”, варто відзначити дві характеристики: як статистична величина, чисельність явища і як місцезнаходження (географічна ознака, виражена кількісним способом у координатах). Отже, центр території – це такий пункт, щодо якого територія має симетричні властивості (4.8), (4.9).

$$x_0 = \frac{\sum(p_i - p_0)x_i + p_0x_l}{\sum p}, \quad (4.8)$$

$$y_0 = \frac{\sum(p_i - p_0)y_i + p_0y_l}{\sum p}, \quad (4.9)$$

де x_0, y_0 – координати центра; p – населення регіону; p_i – населення адміністративно-територіальної одиниці регіону; p_0 – населення адміністративних центрів адміністративно-територіальної одиниці регіону; x_i, y_i – координати адміністративно-територіальної одиниці регіону; x_l, y_l – координати адміністративних центрів адміністративно-територіальної одиниці регіону (Голиков та ін. 1986).

Індекс концентрації населення. Рівномірність/нерівномірність розселення населення можна кількісно виразити за допомогою коефіцієнту (індексу) концентрації населення, який показує розподіл населення за адміністративними одиницями у відношенні до загальної рівномірності населення території. Індекс концентрації населення певного регіону (4.10) обчислюється як половина суми різ-

ниць часток населення (4.11) та площі всіх його адміністративно-територіальних одиниць (4.12) (Пилипенко, Мальчикова 2007):

$$IKH = \frac{\sum |P_q - S_q|}{2}, \quad (4.10)$$

$$P_q = \frac{P_{ATO}}{P_{per.}} \times 100\%, \quad (4.11)$$

де: P_q – частка населення адміністративно-територіальної одиниці регіону; P_{ATO} – населення адміністративно-територіальної одиниці регіону; $P_{per.}$ – населення регіону.

$$S_q = \frac{S_{ATO}}{S_{per.}} \times 100\%, \quad (4.12)$$

де: S_q – частка площі адміністративно-територіальної одиниці регіону; S_{ATO} – площа адміністративно-територіальної одиниці регіону; $S_{per.}$ – площа регіону.

Індекс концентрації населення може коливатися від 0 до 100 % – від абсолютно рівномірного, коли на 1 % площі мешкає 1 % населення, до абсолютно нерівномірного. При коефіцієнті до 20 % – розміщення населення рівномірне, від 20 до 40 % – розміщення населення нерівномірне, 40 % і більше – розміщення населення різко нерівномірне (Пилипенко, Мальчикова 2007).

Крива Лоренца. Крива Лоренца – це метод графічного зображення рівня концентрації явища. Для її побудови на обидві осі координат наносять відсоткову масштабну шкалу (від 0 до 100 %). Для точок кривої абсцисами служать одиниці сукупності, а ординатами – значення ознаки. Рівномірний розподіл ознаки представлений в такому випадку діагоналлю, яку називають ”лінією рівномірного розподілу“, а нерівномірне – ”лінією Лоренца“, відхилення якої від діагоналі і характеризує ступінь нерівномірності. При оцінці розміщення населення аналізується співвідношення площі і чисельності населення в межах адміністративно-територіальних одиниць регіону (Мармоза 2013).

Інформаційна база дослідження сформована за матеріалами Державної служби статистики та Головного управління статистики у Харківській області, описів Харківського намісництва кінця XVIII ст. (Пірко, Гуржій 1991), матеріалів Першого перепису населення Російської імперії 1897 року (Тройницький 1897, 1904), Всесоюзних переписів населення 1959, 1970 і 1979 років, Всеукраїнського перепису населення 2001 року.

Поліцентрична модель просторового регіонального розвитку – стратегічна мета розвитку Харківської області

Згідно Закону України “Про засади державної регіональної політики”, регіональний розвиток – це процес соціальних, економічних, екологічних, гуманітарних та інших позитивних змін у регіонах (*Про засади... 2015*). Для країн ЄС затвердженою та практично реалізованою моделлю регіонального розвитку є поліцентрична модель, покладена в основу Програми територіального розвитку ЄС та Лейпцизької хартії збалансованого розвитку європейських міст, прийнятих на зустрічі міністрів, відповідальних за просторовий розвиток країн ЄС, у 2007 році (*Денисенко 2010*).

Поліцентричність регіонального розвитку можна визначити як спосіб соціально-економічного розвитку певного регіону, за якого населення та економічна активність концентруються в декількох (двох та більше) близьких за розміром територіально відокремлених та функціонально взаємопов'язаних центрах (*Голвазін 2015а*). Отже, основою поліцентричної моделі регіонального розвитку є структурована різнорівнева система потужних центрів локального, регіонального та міжрегіонального значення. Чим вищий рівень розвитку центру, чим складніші та різноманітніші функції він виконує, тим вища інтенсивність розвитку прилеглої території. Адаже вона отримує від центру сукупність стимулів для регіонального зростання: нові види економічної діяльності, форми її організації, тенденції в способі життя тощо (*Денисенко 2010*).

У моноцентричній моделі, яка залишається властивою і сучасній Україні, регіони та міста вписані в жорстку вертикальну ієрархію, де верхній рівень розвивався за рахунок нижчого. Домінуючий центр (столиця – для регіональних центрів, регіональні центри – для середніх і малих міст тощо) забезпечує територію свого впливу всіма типами послуг, у той же час “викачуючи” з неї людські, фінансові та інші ресурси (*рис. 4.1*). При цьому самі центри стикаються з цілим спектром соціальних та екологічних проблем, потерпаючи через перенаселеність, завелике навантаження на інфраструктуру, загострення криміногенної ситуації тощо (*Стратегія розвитку... 2015*).

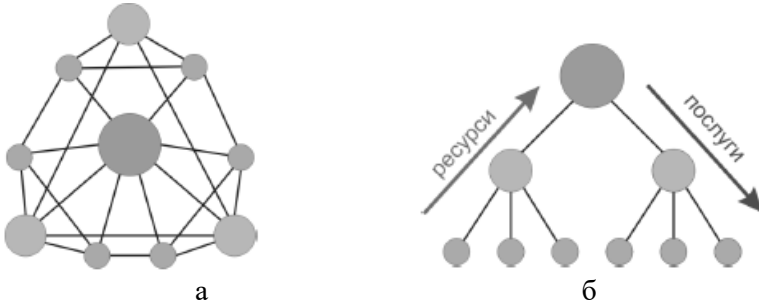
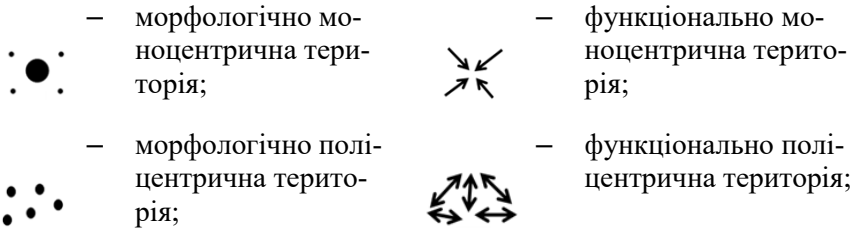


Рис. 4.1. Схема поліцентричної (а) та моноцентричної (б) моделей просторового розвитку

Як уже зазначалося, виділяють два основних аспекти поліцентричності – морфологічний та функціональний. Морфологічний аспект поліцентричності розглядає розмір міст та їхнє взаємне розташування. На відміну від морфологічного, функціональний аспект поліцентричності розглядає економічну спеціалізацію центрів та взаємодію між ними (Голвазін 2015b):



Згідно цієї класифікації, Харківська область відноситься до функціонально моноцентричних територій. На перспективу стратегічно важливим для неї є формування поліцентричної моделі розвитку (Стратегія розвитку... 2015), основою якого мають стати міста області.

Загальна характеристика сучасної системи розселення Харківської області в аспекті переходу до поліцентричної моделі регіонального розвитку

Харківська область – високоурбанізований регіон (рівень урбанізації області на 1 січня 2015 року складав 80,6 %, за даними Головного управління статистики у Харківській області), територія з інтенсивною, переважно промисловою, міською житловою та громадською забудовою. В області проживає 6,4 % населення держави. За

цим показником вона посідає четверте місце в Україні. Харківщина відноситься до староосвоєних регіонів України, система розселення якого пройшла тривалий та складний період формування й розвитку, трансформувалась із поліцентричної в різко моноцентричну. Сьогодні в обласному центрі сконцентровано 53,2 % населення області, а чисельність населення другого за величиною населеного пункту (міста Лозова) в 25 разів нижче людності Харкова.

Розселення населення Харківської області є системою тісно взаємопов'язаних міських та сільських поселень різної величини і господарського призначення, об'єднаних розвинутими транспортно-виробничими зв'язками, загальною виробничою інфраструктурою, єдиною мережею суспільних центрів соціально-культурного обслуговування і місць відпочинку населення (*Шаблій 2003*). Система розселення Харківської області на сучасному етапі розвивається динамічно. Динаміка міського та сільського населення за період 1995–2015 років показує, що в регіоні закономірно переважає міське населення, яке складає 2200,7 тис. осіб (80,6 %). За наведений період чисельність населення області зменшилась (з 3123,3 до 2731,3 тис. осіб), проте сам розподіл населення не змінився: разом зі зменшенням міського населення (з 2465,8 до 2200,7 тис. осіб) зменшувалося і сільське (з 657,5 до 530,6 тис. осіб). Оскільки сільське населення зменшувалося більшими темпами (-19,3 %), ніж міське (-10,8 %), рівень урбанізації в області зростав (з 78,9 до 80,6 %).

Згідно з вихідними положеннями інтегральної теорії систем розселення та концепцією “єдиної системи розселення” (*Шаблій 2003*), доцільно виділити такі особливості системи розселення Харківської області.

Організаційні ядра системи розселення населення. Харківська область включає 2178 адміністративно-територіальних одиниць, у т.ч. 27 районів, 17 міст, з яких 7 обласного підпорядкування (Харків, Ізюм, Куп'янськ, Лозова, Люботин, Первомайський, Чугуїв) та 10 районного підпорядкування (Балаклія, Барвінкове, Богодухів, Валки, Вовчанськ, Дергачі, Зміїв, Красноград, Мерефа, Південне), 61 селище міського типу, 139 селищ, 381 сільську раду та 1538 сіл (за даними Державної служби статистики України). Оскільки міські поселення концентрують у собі переважну більшість населення і в них зосереджені різноманітні функції, то саме вони виступають організаційними ядрами систем розселення різного ієрархічного рівня. Їх ранг за людністю визначає і рівень системи розселення (*Шаблій 2003*) (рис. 4.2).



Рис. 4.2. Організаційні ядра системи розселення населення Харківської області, 2014 рік. (К. Немець та ін. 2015)

Організаційним центром системи розселення Харківського регіону *першого рангу* є адміністративний центр області – місто Харків. До організаційних ядер розселення Харківщини *другого рангу* належать два міста обласного значення – Лозова та Ізюм. Значна чисельність населення цих міст пов'язана з їх вигідним транспортно-географічним положенням, територіальною близькістю до густонаселеної Донецької області тощо. До ядер розселення *третього рангу* в області належать міста з переважанням промислових та транспортних функцій – Куп'янськ, Балаклія, Красноград, Люботин, Мерефа та інші. До ядер розселення *четвертого рангу* відносяться переважно агропромислові центри регіону – Богодухів, Вовчанськ, Нова Водолага, Зміїв та інші. До ядер розселення *п'ятого рангу* належать міста та селища міського типу, які є транспортними вуз-

лами або в яких переважає аграрна спрямованість розвитку господарства – Куп'янськ–Вузловий, Козача Лопань, Панютіно, Шевченково, Печеніги, Борова, Краснокутськ та інші. До шостого рангу ввійшли селища з переважаючим розвитком сільського господарства – Близнюки, Вільча, Червоний Оскіл та інші (К. Немець та ін. 2015). З позицій переходу Харківщини до моделі поліцентричного регіонального розвитку ці організаційні ядра (особливо вищих рангів) можуть стати новими центрами розвитку.

Для визначення зони впливу організаційних ядер розселення населення в Харківській області використано модель поля інтегральної функції впливу, яка відображає особливості просторової взаємодії всіх населених пунктів, що знаходяться в межах досліджуваної території (рис. 4.3, 4.4). Аналіз моделі свідчить про те, що найбільшим впливом характеризується місто Харків. Також у межах обласної системи розселення формуються значно менші (в порівнянні з Харковом) центри впливу, які розташовуються навколо значних за чисельністю населення міст області – Лозової, Ізюма, Балаклії, Куп'янська, Чугуєва тощо. Саме ці центри впливу мають найбільші перспективи та можливості розвинути у потужні центри регіонального розвитку Харківщини.

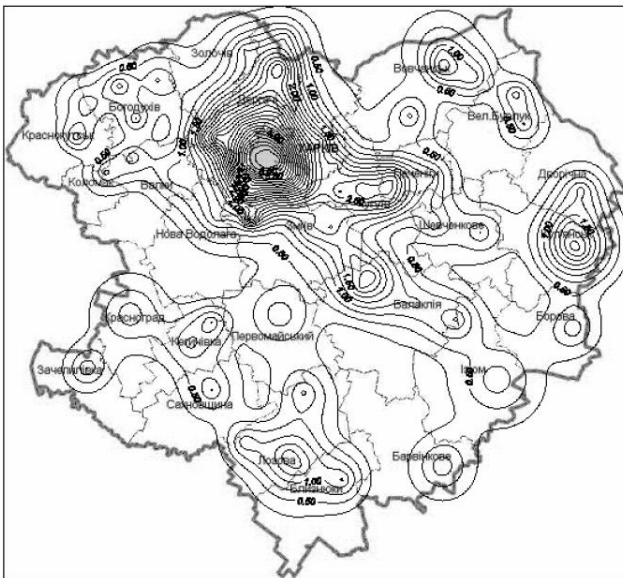


Рис. 4.3. Модель поверхні інтегральної функції впливу організаційних ядер розселення населення Харківської області з базовим радіусом впливу $R_0 = 5$ км (К. Немець та ін. 2009)

Наведена модель поверхні інтегральної функції впливу з невеликим базовим радіусом достатньо детально відображає мікроструктуру полів взаємодії ядер розселення населення в межах Харківської області (К. Немець та ін. 2009).

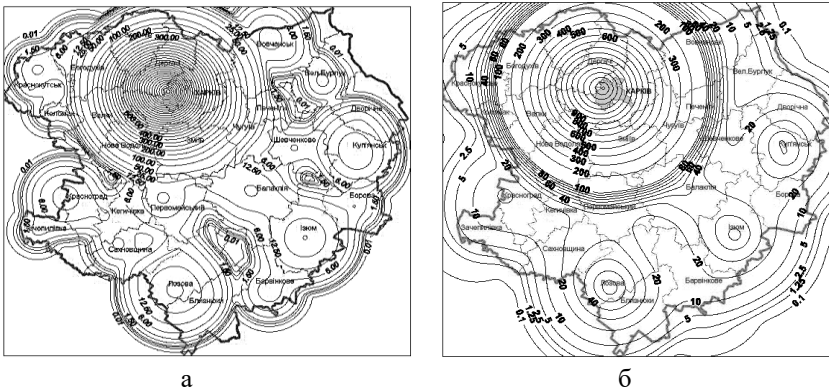


Рис. 4.4. Модель поверхні людності міст і селищ міського типу Харківської області (а – з базовим радіусом впливу $R_0 = 5$ км, б – з базовим радіусом впливу $R_0 = 25$ км) (К. Немець та ін. 2009)

Просторова структура розселенської мережі. Між поселеннями Харківської області існують різноманітні зв'язки: демографічні (міграція населення, особливо маятникова), економічні, соціальні, адміністративно-управлінські тощо (К. Немець та ін. 2009). На рис. 4.5 представлена просторова структура розселенської мережі Харківщини. Вона демонструє, що в межах області чітко виділяються кілька агломерацій, які приурочені до м. Харкова і найбільших районних центрів. Агломерація, що тяжіє до Харкова, займає близько третини території Харківської області, включаючи 27 прилеглих населених пунктів, а її внутрішня структура залишається не розкритою.

Опорний каркас міського розселення Харківської області є радіально-кільцевим. В ньому наявне одне велике ядро – місто Харків, а інші ядра розміщені на радіальних лініях, які йдуть від головного і переважно з'єднані кільцями (їхніми частинами, хордами) між собою (Шаблій 2003). Серед інтегративних процесів у Харківському регіоні значно розвинені урбанізаційні та агломераційні. Для окремих населених пунктів області характерні процеси субурбанізації.

В системі розселення Харківської області розвинені як прямі, так і зворотні зв'язки на всіх ієрархічних рівнях: з обласного центру відбувається управління та моніторинг над виконанням завдань, а

нижчі ланки звітують про успішність виконання доручень та отримані результати (К. Немець та ін. 2015).

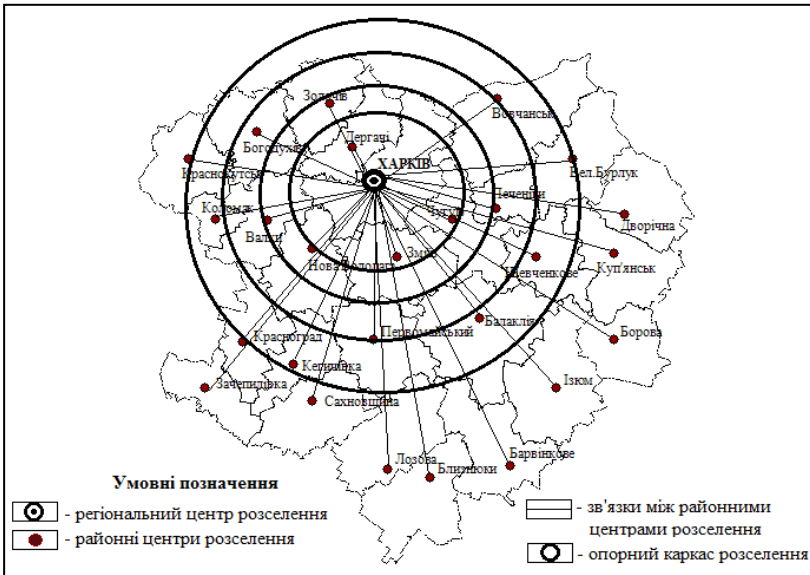


Рис. 4.5. Розселенська структура Харківської області
(К. Немець та ін. 2015)

Індекс концентрації населення. Індекс концентрації населення в регіоні становить 64,2% (табл. 4.2), що свідчить про різко нерівномірне розміщення населення по території Харківської області. Це ще раз підтверджує той факт, що населення області сконцентроване переважно в центральній частині області та поблизу м. Харкова в приміській зоні, тобто модель просторового розвитку області різко моноцентрична. Через деякий час тут може сформуватися певна агломерація, яка розширить межі обласного центру та поглине кілька сусідніх міських населених пунктів, поглибивши моноцентричність регіону.

Результати побудови кривої Лоренца (рис. 4.6) показують, що більше половини населення регіону (53,2%) мешкає на 1% території (м. Харків), 21% населення області мешкає на 20% території (переважно за рахунок Харківського, Дергачівського, Балаклійського, Зміївського районів, міст Лозова, Куп'янськ та Ізюм). Відповідно, на 80% території області проживає 26% населення. Дані результати підтверджують попередні та свідчать про нерівномірне розселення населення і значну його концентрацію в містах, особли-

во в обласному центрі, що зумовлено моноцентричною системою розселення.

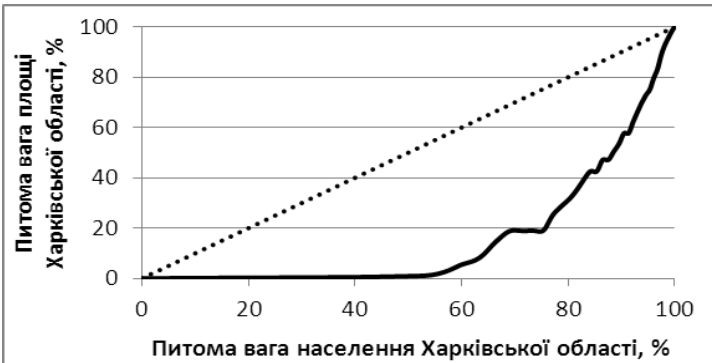


Рис. 4.6. Лінія рівномірного розподілу і крива Лоренца за розподілом населення по території Харківської області, 2014 рік

Рівень урбанізації регіону. Як відмічалось вище, рівень урбанізації Харківської області станом на 2015 рік складає 80,6 %. За цим показником область займає четверте місце в Україні. По території області його значення коливається від 0 до 100 % (рис. 4.8). Міське населення сконцентровано в обласному центрі, а також містах Ізюм, Куп'янськ та Первомайський, рівень урбанізації яких становить 100 %. До Чугуївської, Лозівської та Люботинської міських рад відносяться найближчі сільські населені пункти, тому рівень урбанізації в них становить 99 %, 97 % та 89 % відповідно.

Зворотня ситуація спостерігається в районах області. В Ізюмському, Куп'янському та Первомайському районах рівень урбанізації дорівнює 0 %, оскільки міське населення зосереджено в районних центрах – містах обласного підпорядкування. Близнюківський, Дворічанський, Зачепилівський та Великобурлуцький райони мають показник урбанізації менший за 30 %, Чугуївський, Вовчанський, Балаклійський, Харківський та Дергачівський райони – від 50 % до 70 %, що є наслідком соціально-економічного розвитку та свідчить про поширення міського способу життя і розселення населення.

Щільність населення. Середня щільність населення Харківської області станом на 2015 рік складає 86,9 осіб/км² (табл. 4.2), що вище загальноукраїнського показника. Це пояснюється наявністю в області великих міст та міста-мільйонника. Якщо не враховувати населення міст, то середній показник області складає 32,7 осіб/км², що є нижче за аналогічний показник України. Щільність населення

області збільшується в напрямку до географічного та адміністративного центрів області. Периферійні райони мають найменший показник щільності населення, причиною чого є значна віддаленість від центру області (рис.4.8). Обласний центр Харків, який є містом-мільйонником, концентрує в собі найбільшу частку населення. Щільність населення в місті складає 4151,1 осіб/км². Високими показниками щільності населення характеризуються й інші міста обласного значення Харківщини.

Центри розподілу населення. Арифметичний центр розподілу населення Харківської області знаходиться на межі Харківського та Чугуївського районів на відстані 8 км від кордону обласного центру; медіанний центр має координати за довготою 256 км, за широтою – 171 км; модальний центр і центр тяжіння населення розташовані в межах Харкова (рис. 4.7).

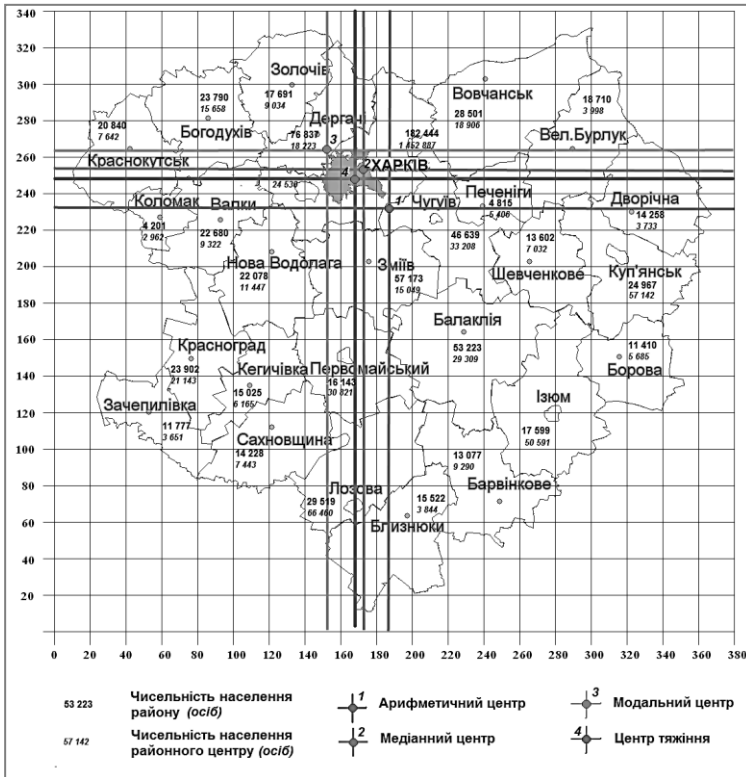


Рис. 4.7. Центри розподілу населення Харківської області, 2014 рік

Отже, всі центри розподілу населення знаходяться на території або поблизу обласного центру (м. Харків). Це свідчить про велике скупчення населення на даній території – і не тільки у великому місті, але і в сусідніх районах, оскільки Харків – це великий економічний, промисловий, соціальний і культурний центр, що пропонує місце для роботи та кращі умови життя для населення. Даний умовний район є єдиним на території Харківської області, де сконцентрована така значна чисельність населення, що, знову ж таки, свідчить про різку моноцентричність регіону.

Для виявлення трансформації розселення населення Харківщини було співставлено розміщення центру тяжіння населення регіону в XIX та XXI ст. за даними Першого перепису населення Російської імперії 1897 року (*Тройницкий 1897, 1904*) та сучасними статистичними даними Головного управління статистики у Харківській області. Зважаючи на те, що за досліджуваний період територія Харківської області значно змінилась (у порівнянні з територією Харківської губернії, яка в 1897 році мала значно більшу площу), були проведені арифметичні розрахунки, щоб визначити чисельність населення, яке мешкало безпосередньо в межах сучасної території Харківщини.

У 1897 році центр тяжіння населення, як з урахуванням великих міст, так і з урахуванням районів, практично співпадав з географічним центром області, що пов'язано з майже однаковим рівнем розвитку як центральних, так і периферійних територій регіону та їх більш-менш рівномірним заселенням. Однак, з часом, через зростання промислових функцій окремих населених пунктів Харківщини та розбудову транспортної мережі почали спостерігатись диспропорції в розвитку окремих міст області. Особливо почали виділятися Харків як регіональний центр та міста Лозова і Зміїв через зростання їх промислового та транспортного значення (*Сіроштан 1976, Л. Немець та ін. 2008*). Отже, за проміжок часу, який минув з 1897 року, в розвитку розселенської мережі Харківського регіону відбулось зміщення центру тяжіння населення від геометричного центру області до обласного центру – міста Харків, що свідчить про трансформацію системи розселення з поліцентричної в моноцентричну.

Визначення коефіцієнтів поліцентричності Харківської області, їх порівняння з іншими регіонами України

Відповідність розвитку міського розселення правилу “ранг–розмір”. Дослідивши міське розселення всіх областей України за

правилом “ранг–розмір” у відповідності до розділу сукупності міст області в порівнянні з “ідеальною” кривою Зіпфа, регіони України (за винятком тимчасово окупованих) можна умовно поділити на три основні групи:

– I – система міського розселення близька до ідеального розподілу Зіпфа: Дніпропетровська, Кіровоградська, Хмельницька області;

– II – система міського розселення є двоцентричною (крива розташовується вище ідеальної): Полтавська, Закарпатська області;

– III – система міського розселення є моноцентричною (крива розташовується нижче ідеальної): III.1. із наближенням до “ідеальної”: головне місто переважає над другим у 3–5 разів (Сумська, Черкаська, Чернігівська, Житомирська, Івано-Франківська, Волинська області); III.2. моноцентрична: головне місто переважає над другим у 5–9 разів (Тернопільська, Запорізька, Рівненська, Херсонська, Вінницька, Миколаївська області); III.3. різко моноцентрична: головне місто переважає над другим більш ніж у 10 разів (Львівська, Одеська, Київська, Харківська, Чернівецька області).

Отже, Харківщина відноситься до областей з різко моноцентричною системою міського розселення, головне місто якої переважає над другим у 25 разів (1452,9 тис. осіб у м. Харкові та 57,4 тис. осіб у м. Лозовій станом на 1 січня 2015 року). Це найвищий показник в Україні. Такий розподіл зумовлює значну територіальну диференціацію рівня та якості життя населення в регіоні. В регіонах III групи існує лише одне велике місто, де сконцентрована основна частина населення. Це місто “перетягує” на себе основні функції.

Для визначення ролі міст Харківської області дослідження проводилось як за сучасними адміністративними межами, так і при синтезі та аналізі географічних даних мережі поселень, що знаходяться в межах Харківської області. Виходячи з різноманітності часових періодів, які виявлено при ретроспективному аналізі, доцільно зупинитися на статистичних даних часових зрізів останніх чотирьох століть за адміністративно-територіальними одиницями, які знаходились на території сучасної Харківської області, а саме: Харківське намісництво (статистичне дослідження 1785 року (*Пірко, Гуржій, 1991*)), Харківська губернія (дані Першого перепису населення Російської імперії 1897 року (*Тройницький 1897, 1904*)), Харківська область у XX ст. (дані Всесоюзного перепису населення 1959 року), Харківська область у сучасних межах (за даними Головного управління статистики у Харківській області за 2014 рік). Розглянемо міста регіону в різні часи за допомогою правила “ранг–розмір” (*табл. 4.3, рис. 4.10*).

За графіком, побудованим за правилом Зіпфа (рис. 4.10а), можна зробити висновки про розподіл міст і сформованість системи міського розселення, в якій співіснують великі, середні та малі міста. Розподіл є слабо підпорядкованим Зіпфівській залежності. Величина апроксимації ($R^2 = 0,6893$) свідчить про невисоку достовірність результатів, у той же час підтверджуючи висновок про рівень підпорядкованості міст регіону правилу “розмір–ранг”. Теоретична чисельність населення головного міста системи розселення дорівнює 10 у ступеню, який відповідає числовому значенню точки перетину графіку з осью ординат. Відповідно, для Харківського намісництва – це 1,283. Враховуючи зміст рівняння Зіпфа–Медведкова, коефіцієнт першості (відношення теоретичної та фактичної чисельності населення першого за рангом міста) системи міського розселення Харківського намісництва становить 1,46, а ступінь контрастності для міст: – 0,6114. Зазначене дозволяє обчислити теоретичну чисельність населення для міст часів Харківського намісництва (табл. 4.3).

В часи Харківської губернії спостерігається наступна залежність (рис. 4.10б). Розподіл чисельності населення окремих міст Харківської губернії свідчить про різке збільшення концентрації населення у м. Харкові ще в 1897 році, що пов’язано зі значним економічним розвитком міста, перетворенням його у великий транспортний центр. Величина апроксимації ($R^2 = 0,8547$) свідчить про значну достовірність результатів, у той же час підтверджуючи висновок про рівень підпорядкованості міст регіону правилу “розмір–ранг”, адже коефіцієнт апроксимації значно наближений до одиниці. Враховуючи зміст рівняння Зіпфа–Медведкова, коефіцієнт першості системи міського розселення Харківської губернії становить 0,45, а ступінь контрастності для міст – (-1,0977). Зазначене дозволяє обчислити теоретичну чисельність населення для міст Харківської губернії (табл. 4.3).

У сучасних межах Харківську область було створено 27 лютого 1932 року, чому передували значні адміністративно-територіальні реформи, які в свою чергу стали причиною кардинальної зміни міського каркасу розселення регіону (рис. 4.10в). Розподіл чисельності населення окремих міст Харківської області демонструє подальше зростання концентрації населення у м. Харкові. Величина апроксимації ($R^2 = 0,7363$) свідчить про достовірність результатів, у той же час підтверджуючи висновок про невідповідність міст регіону правилу “розмір–ранг”, адже коефіцієнт апроксимації менше в порівнянні з попереднім часовим зрізом наближений до одиниці. Враховуючи зміст рівняння Зіпфа–Медведкова, коефіцієнт першості системи міського розселення області становить 0,26, а ступінь контрастності для міст:

-1,2356. Зазначене дозволяє обчислити теоретичну чисельність населення для міст Харківської області в ХХ ст. (табл. 4.3).

Сучасна залежність між чисельністю населення та рангами міст Харківської області представлена на *рис. 4.10г*. За даними 2014 року, чисельність населення окремих міст Харківської області говорить про надмірну концентрацію населення в м. Харкові. Величина апроксимації ($R^2 = 0,8226$) свідчить про достовірність результатів. Враховуючи зміст рівняння Зіпфа–Медведкова, коефіцієнт першості системи міського розселення Харківської області становить 0,25, а ступінь контрастності для міст: -1,3284. Зазначене дозволяє обчислити теоретичну чисельність населення для міст Харківської області в ХХІ ст. (табл. 4.3).

Розрахункові показники чисельності населення міст значно відрізняються від фактичних (табл. 4.3), оскільки розвиток міст та, відповідно, їх людність залежать від багатьох чинників, зокрема історичних, соціально-економічних, екологічних, політичних тощо. Відхилення розподілу міст Харківщини в системі розселення від правила “ранг–розмір” пов’язані з географічним, транспортним положенням, особливостями формування та господарського освоєння, соціально-економічними аспектами, рівнем промислового розвитку. Застосування зазначеного правила Зіпфа–Медведкова підтверджує гіпотезу, що значущі відхилення від ідеального розподілу існують у регіонах, де є лише одне велике місто, в якому сконцентрована основна частина міського населення, що й спостерігається в Харківській області.

Коефіцієнт першості. “Коефіцієнт першості” виражається як питома вага населення найбільшого міста регіону від загальної чисельності населення регіону. Найбільшими містами в усіх регіонах України є їхні адміністративні центри. Середній коефіцієнт першості за регіонами України на 1 січня 2015 року становив 28 %, тобто в середньому в адміністративних центрах проживає кожний четвертий мешканець регіону. Проте, порівнявши коефіцієнти першості всіх регіонів країни, можна пересвідчитись, що існують значні регіональні відмінності. Так, амплітуда коливання питомої ваги найбільшого міста в населенні регіонів на початок 2015 року складала від 9,2 % в Закарпатській області до 62,5 % у Київській та 53,2 % у Харківській областях. Враховуючи це, всі регіони України за коефіцієнтом першості можна поділити на 4 групи:

– регіони з найнижчим коефіцієнтом першості (менше 20,0 %): Закарпатська, Івано-Франківська, Луганська області, АР Крим (за даними на 1 січня 2014 року);

– регіони з коефіцієнтом першості нижче середнього (20,0–27,9 %): Вінницька, Донецька, Житомирська, Кіровоградська, Волинська, Полтавська, Рівненська, Сумська, Тернопільська, Херсонська, Хмельницька, Черкаська, Чернігівська області;

– регіони з коефіцієнтом першості вище середнього (28,0–35,9 %): Дніпропетровська, Львівська, Чернівецька області;

– регіони з найвищим коефіцієнтом першості (36,0 % і вище): Київська, *Харківська*, Запорізька, Миколаївська, Одеська області.

Зрозуміло, що найвиразніші ознаки моноцентричної моделі просторового розвитку мають регіони з найвищим коефіцієнтом першості, а найбільшою поліцентричністю відрізняються регіони з найнижчим коефіцієнтом першості. Харківська область за цим показником характеризується найбільшою моноцентричністю в країні (якщо не брати до уваги Київську область з Києвом).

Визначений і проаналізований коефіцієнт першості регіонів України є важливим показником визначення моделі їх просторового розвитку. Проте він має суттєвий недолік – статичність (оскільки обрахований на конкретний період часу, в нашому випадку – на 1 січня 2015 року). Проте саме поняття розвитку як процесу якісних змін містить динамічну складову. Оцінювання моделі просторового розвитку має передбачати розуміння не тільки територіальної структури поселень, але і тенденцій її змін. Необхідні відповіді на питання, чи прямує територія в бік моноцентризму, чи навпаки, під впливом відцентрових сил перетворюється на більш поліцентричну (*Голвазін 2015а*).

Враховуючи це, нами був обрахований коефіцієнт першості регіонів країни протягом 1959–2015 років. Для цього були використані дані Всесоюзних переписів населення 1959, 1970 і 1979 років, Всеукраїнського перепису населення 2001 року та матеріали Державної служби статистики України за 2000–2014 роки.

Було з'ясовано, що протягом останніх 55 років цей показник в усіх регіонах України має тенденцію до збільшення, що свідчить про закріплення та посилення моноцентричності регіонального розвитку держави. Так, питома вага Харкова в населенні Харківської області зросла з 37,1 % в 1959 році до 53,2 % в 2014 році. Темпи збільшення коефіцієнту першості в різних регіонах держави значно відрізняються. Найбільше коефіцієнт першості зріс в агропромислових регіонах України: в 5,3 разів – у Хмельницькій, в 4,8 разів – у Чернігівській, в 4,3 разів – у Тернопільській областях тощо. В той же час в індустріально розвинених областях держави питома вага найбільшого міста в населенні регіону зросла незначно: в 1,1 разів –

у Дніпропетровській, в 1,3 разів – у Донецькій та Одеській, в 1,4 разів – у Львівській та Харківській областях. Це можна пояснити досить високим значенням коефіцієнту першості цих регіонів вже у 1959 році. В процесі індустріалізації, що відбувалася в Україні в першій половині ХХ ст., було збудовано ряд промислових підприємств-гігантів у Дніпропетровську, Запоріжжі, Донецьку, Луганську, Харкові, Одесі та інших містах, у зв'язку з чим швидко зросло промислове значення і населення цих міст. Подальше збільшення населення індустріальних міст України відбувалося повільно, оскільки потенціал їх росту був уже значно вичерпаний.

Аналіз темпів приросту коефіцієнтів першості регіонів України протягом 1959–2015 років дозволяє зробити наступні висновки:

– найбільші темпи приросту характерні для 1959–1989 років, а з 1989 року – вони значно вповільнюються;

– з 1989 року для ряду регіонів в окремі періоди характерно зменшення коефіцієнту першості (Дніпропетровська, Запорізька, Львівська області – 1989–2001, 2010–2015 роки; Луганська, Рівненська – 2010–2015 роки; Волинська, Тернопільська – 2001–2005 роки; Одеська, Чернівецька – 1989–2001 роки, Закарпатська – 2005–2015 роки; Херсонська – 1979–2001, 2010–2015 роки);

– найвищі темпи приросту протягом останніх п'яти років характерні для Хмельницької (4,6 %), Чернівецької, Чернігівської (3,0–3,9 %), Вінницької, Івано-Франківської, Волинської, Сумської, Черкаської (2,0–2,9 %) областей.

Отже, у зв'язку з тим, що в Дніпропетровській, Запорізькій, Луганській, Львівській, Рівненській, Закарпатській та Херсонській областях останніми роками (2010–2015 роки) коефіцієнт першості зменшується, можна стверджувати, що ці регіони "рухаються" в бік поліцентризму. В усіх інших регіонах України, в т.ч. Харківській області, спостерігається зростання питомої ваги найбільших міст у населенні регіонів, особливо в Хмельницькій, Чернівецькій, Чернігівській, Вінницькій, Івано-Франківській, Волинській, Сумській та Черкаській областях, що свідчить про посилення моноцентричності цих регіонів.

Міста Харківської області як центри поліцентричної моделі просторового розвитку регіону

Сучасна моноцентрична модель просторового розвитку Харківської області характеризується гіпертрофованим розвитком та ексцентричним положенням Харкова. Це є ключовою причиною кон-

сервування “центр–периферійної” моделі просторового розвитку регіону, що призводить до загострення територіальних диспропорцій, зокрема, у рівні та якості життя населення, гальмування соціально-економічного розвитку області тощо.

З огляду на європейські принципи просторового розвитку, одним із ключових пріоритетів розвитку Харківської області визначено стимулювання поліцентричного розвитку території як однієї з умов метрополізації регіону, що сприятиме соціально-економічному зростанню, залученню нових кадрів, підвищенню міграційної привабливості, створенню нових робочих місць тощо. Це потребує вирішення ряду стратегічних завдань.

По-перше, необхідно визначити ті міста Харківської області, які мають необхідний потенціал для перетворення їх на нові центри регіонального розвитку. Взагалі кожне з 17 міст Харківщини – місто обласного чи районного підпорядкування – потенційно є основою для реалізації поліцентричної моделі регіонального розвитку, кожне на своєму рівні – внутрішньоміському, міжміському (регіональному) або національному. Зважаючи на історію розвитку України та особливості поліцентричної моделі розвитку території, найбільшої уваги заслуговують центри локального значення, якими в першу чергу є міста районного підпорядкування та ті міста обласного підпорядкування, що не є центрами регіонів. Адже на національному рівні центрами розвитку виступають столиця та інші міста-мільйонники – т.зв. ”мегаполіси“ (за *Денисенко 2010*); на регіональному рівні значний вплив у кожному регіоні мають адміністративні центри, що власне перетягують на себе більшість функцій, зумовлюючи нерівномірність розвитку регіонів. Тому важливим є виявлення та стимулювання розвитку міст – центрів локального розвитку.

Розглянемо міста області за такими показниками: чисельність населення, питома вага в населенні області та їх динаміка протягом останніх п’яти років.

Чисельність населення та питома вага міст у населенні області. Система міст Харківської області в 2015 році представлена містом-півторимільйонником (Харків), двома середніми (Лозова та Ізюм) і 14 малими містами. Найбільшим містом Харківської області є Харків, в якому на 1 січня 2015 року проживає 1452,9 тис. осіб. Це друге за чисельністю місто держави після Києва та восьме у Східній Європі. Протягом останніх десятиліть місто демонструє підвищення концентрації соціального, культурного, економічного (у т.ч. фінансового) та інформаційного капіталу, сучасних форм економічної

активності, інноваційно-креативного та управлінського потенціалу, має вигідне “вузлове” положення, яке визначається як відносинами сусідства, так і сформованою системою зв’язків (Денисенко 2010). Все це дозволяє стверджувати, що для міста характерні процеси метрополізації, в результаті яких має утворитися метрополія. Результатом розвитку метрополії виступає метрополійний простір. Отже, можна стверджувати, що Харків в майбутньому може претендувати на статус “метрополії”. Проте слід зауважити, що місто, яке претендує на статус “метрополії”, повинне не лише бути могутнім полюсом диверсифікованої економічної активності, влади, капіталу і споживання, акумулювання й перерозподілу (управління) фінансовими, торговельними, людськими та інформаційними потоками, організувати і контролювати свій метрополійний простір, але й позиціонуватись як економічно конкурентоспроможне; володіти сучасною структурою господарства, яка зорієнтована на інновації, сферу послуг, високотехнологічний індустріальний комплекс; мати розвинену інфраструктуру, стратифікований простір; відзначатись високою інтегрованістю в сучасні мережні взаємодії та інвестиційно-інноваційним розвитком (Денисенко 2010). В місті-метрополії мають функціонувати представництва і підприємства транснаціональних фірм; транснаціональних фінансових та кредитних установ; зручні транспортні зв’язки національного і міжнародного рівня; установи та заклади обслуговування вищого рівня (готелі, заклади громадського харчування і відпочинку); вищі навчальні заклади (університети), науково-дослідні інститути та технологічні центри; значні і відомі культурні установи (музеї, театри, симфонічні оркестри), культурні заходи національного і міжнародного рівнів (Денисенко 2010).

До категорії середніх міст Харківщини відносяться міста Лозова (57,4 тис. осіб) та Ізюм (50,6 тис. осіб). Інші міста області є малими. В них сконцентровано трохи більше 10 % населення. Малі міста можна поділити за людністю: до 15 тис. осіб (три міста: Південне, Валки, Барвінкове), від 15 до 25 тис. осіб (сім міст: Богодухів, Вовчанськ, Дергачі, Зміїв, Красноград, Люботин, Мерефа), від 25 до 50 тис. осіб (чотири міста: Балаклія, Куп’янськ, Первомайський, Чугуїв). Отже, в області переважають міста з людністю до 25 тис. осіб, питома вага яких становить 50 % від загальної кількості малих міст.

До категорії малих міст з чисельністю населення менше 15 тис. осіб відносяться три міста, чисельність населення яких менша за 10 тис. осіб: Барвінкове (9,3 тис. осіб), Валки (9,3 тис. осіб), Пів-

денне (7,8 тис. осіб). Тобто ці населені пункти за чисельністю вибувають з категорії міст, хоча і мають адміністративний статус міста. З іншого боку, на території Харківської області є ряд селищ міського типу, чисельність населення яких перевищує окремі міста: смт Ківшарівка (Куп'янська міськрада, 19,2 тис. осіб), смт Солоницівка (Дергачівський район, 13,8 тис. осіб), смт Комсомольське (Зміївський район, 14,6 тис. осіб), смт Нова Водолага (Нововодолазький район, 11,4 тис. осіб), смт Пісочин (Харківський район, 23,1 тис. осіб).

Безумовно, найбільш перспективними центрами регіонального розвитку є міста з найбільшою чисельністю населення – Харків, Лозова, Ізюм, Чугуїв, Первомайський.

Динаміка чисельності населення та питомої ваги міст в населенні області. Серед зазначених міст і селищ міського типу Харківської області більш високий потенціал розвитку мають ті населені пункти, які демонструють позитивну динаміку чисельності населення. Проте їх дуже мало. Протягом останніх п'яти років збільшення чисельності населення було характерним тільки для чотирьох міст (Харків, Чугуїв, Дергачі і Мерефа) та двох селищ міського типу (Солоницівка і Пісочин). Ці ж населені пункти, а також місто Люботин та смт Високий демонстрували позитивну динаміку питомої ваги в населенні області. Населення решти міст та їх частка в області скорочувалися.

По-друге, постає потреба у відновленні втрачених та набуття нових функцій містами області залежно від ролі в системі розселення, спеціалізації та сучасного соціального запиту. Так, за функціями та спеціалізацією міста Харківської області поділяються на шість груп, а за роллю в системі розселення – на п'ять груп (*табл. 4.1*).

По-третє, формування поліцентричної моделі регіонального розвитку потребує визначення типів нових міст – полюсів зростання регіону (*Савчук 2013*). На наш погляд, міста Харківської області як центри соціально-економічного росту регіону можуть розвиватися як промислові полюси, міста-урівноваження, полюси реконверсії, наукогради та полюси реконструкції регіональних міських мереж.

По-четверте, важливим завданням розвитку поліцентризму є встановлення чітких меж урбанізованих зон регіону. Так, відповідно до Генеральної схеми планування території України в межах Харківської області формується чотири надрайонні системи розселення – Центральна, Куп'янська, Лозівська та Ізюмська урбанізовані зони (*Стратегія розвитку... 2015*) (*рис. 4.9*). Згідно Стратегії

розвитку Харківської області на період до 2020 року, саме ці урбанізовані зони визначені як нові "полюси" розвитку регіону.

Таблиця 4.1. Класифікація міст Харківської області залежно від їх ролі в системі розселення та спеціалізації (Сегіда 2015)

Класифікація залежно від ролі в системі розселення / Класифікація за функціями, спеціалізацією	Центр обласної системи розселення	Центри надрайонної системи розселення, транспортні центри	Міста в зоні впливу великих і крупних міст	Міста в зоні впливу комунікаційних і транспортних коридорів	Центри районних систем розселення
Поліфункціональні міста	Харків				
Міста з переважно промисловими функціями		Ізюм Лозова Куп'янськ	Чугуїв	Первомайський	Балаклія Зміїв
Транспортні вузли		Ізюм Лозова Куп'янськ	Чугуїв	Люботин Красноград Валки Мерефа Первомайський	
Санаторно-курортні та рекреаційні центри			Чугуїв Південне	Люботин	Балаклія Зміїв
Історичні, історико-культурні, туристичні центри		Ізюм Куп'янськ		Красноград Валки	Балаклія Богодухів Вовчанськ Зміїв
Господарські центри місцевого значення з функціями соціального обслуговування		Ізюм Лозова Куп'янськ	Чугуїв Південне	Люботин Мерефа Красноград Валки Первомайський	Дергачі Балаклія Богодухів Вовчанськ Зміїв Барвінкове

Досягнення цілей поліцентризму Харківської області також передбачає дотримання принципів сталого розвитку міста, зокрема оновлення схеми планування територій груп адміністративно-територіальних одиниць у зоні впливу Харкова, Ізюму, Куп'янська та Лозової; визначення коефіцієнтів поліцентричності регіону; посилення економічної бази міст; вирішення питань розширення території міст; відновлення занепадаючих міських територій; оптимізація використання “зелених” просторів; вдосконалення механізмів управління водо-, тепло- та енергопостачання, відходами тощо.

Отже, модель просторового розвитку Харківського регіону є різко моноцентричною, що обумовлює гіпертрофований розрив у показниках соціально-економічного розвитку між обласним центром та іншими територіями області. Формування поліцентричної моделі регіонального розвитку, відновлення втрачених та набуття нових функцій урбанізованими центрами дадуть змогу не лише зменшити диспропорції в розвитку територій, а й сприятимуть соціально-економічному зростанню, залученню нових кадрів, підвищенню міграційної привабливості, створенню нових робочих місць тощо.

- ГОЛВАЗІН, О. М. (2015a): Вимірювання динаміки та якісна оцінка поліцентричності територіального розвитку. *Молодий вчений*, № 7(22): 49-55.
- ГОЛВАЗІН, О. М. (2015b): Поліцентричність територіального розвитку: економічний аспект. *Ефективна економіка*, № 2. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3801>
- ГОЛИКОВ, А. П., ЧЕРВАНЬОВ, І. Г., ТРОФИМОВ, А. М. (1986): *Математичні методи в географії*. Харків, Вид-во при Харківському університеті, 143 с.
- ДЕНИСЕНКО О. О. (2010): *Процеси метрополізації та перспективи їх розвитку в Україні* Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 23 с.
- МАРМОЗА, А. Т. (2013): *Теорія статистики*. Київ, Центр учбової літератури, 592 с.
- МІСТА РАЙОННОГО значення України: проблеми соціально-економічного розвитку (2009): Аналітична доповідь. Київ, НІСД, 45 с. Режим доступу: http://www.google.ru/url?q=http://old.niss.gov.ua/book/Mista/5_51.pdf
- НСМЕЦЬ Л. М., СЕГІДА, К. Ю., РЕШЕТОВ, К. А. (2008): Особливості формування поселенської структури Харківського регіону. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна: Геологія – Географія – Екологія*, № 824: 190-193.
- НСМЕЦЬ, К. А., НСМЕЦЬ, Л. М. (2013): Теорія і методологія географічної науки: методи просторового аналізу. Харків, ХНУ імені В. Н. Каразіна, 170 с.
- НСМЕЦЬ, К. А., НСМЕЦЬ, Л. М., НСМЕЦЬ, О. К. (2009): Дослідження просторової взаємодії суспільно-географічних об'єктів. *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 6 (1): 20-31.
- НСМЕЦЬ, К., ВІРЧЕНКО, П., КРАВЧЕНКО, К. (2015): Особливості розселення населення у Харківській області (з позиції системного підходу). *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 18(1): 80-86.

- ПИЛИПЕНКО І. О., МАЛЬЧИКОВА, Д. С. (2007): Методики суспільно-географічних досліджень (на матеріалах Херсонської області). Херсон, ПП Вишемирський В. С., 112 с.
- ПРКО, В. О., ГУРЖІЙ, О. І. (упоряди.) (1991): *Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст.: Описово-статистичні джерела*. Київ, Наукова думка, 191 с.
- ПРО ЗАСАДИ державної регіональної політики. Закон України від 05.02.2015 р. № 156-VIII (за станом на 05.02.2015). *Відомості Верховної Ради*, № 13, ст.90.
- САВЧУК, І. Г. (2013): Поліцентричний розвиток як складова сучасної регіональної політики. *Український географічний журнал*, № 1: 39-45.
- СЕГІДА, К. Ю. (2015): Місце міського розселення в системі розселення Харківського регіону. У: *Регіональні проблеми України: Географічний аналіз та пошук шляхів вирішення*. Херсон, ПП Вишемирський, с. 368-374.
- СІРОШТАН, М. А. (гол. ред.) (1976): *История городов и сел Украинской ССР: Харьковская область*. Киев, УСЭ.
- СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ Харківської області на період до 2020 року (2015): Харків, 177 с. Режим доступу : kharkivoda.gov.ua/documents/16203/1088.pdf
- ТРОЙНИЦЬКИЙ, Н. А. (1897): *Первая всеобщая перепись населения Российской Империи 1897 г. по уездам*. Санкт-Петербург, Издание центрального статистического комитета министерств внутренних дел, 608 с.
- ТРОЙНИЦЬКИЙ, Н. А. (1904): *Первая всеобщая перепись населения Российской Империи 1897 г. XLVI. Харьковская губерния*. Москва, Издание центрального статистического комитета министерств внутренних дел 330 с.
- ШАБЛІЙ, О. І. (2003): *Основи загальної суспільної географії*. Львів, Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка, 444 с.

Таблиця 4.2. Чисельність населення Харківської області, щільність та індекс концентрації населення на 1 січня 2015 року

Адмін.-терит. одиниці	Населення, Р, осіб	Площа, S, км ²	Щільність, осіб/км ²	Частка нас-ня, P _ч , %	Частка площі, S _ч , %	Модальна різниця, P _ч -S _ч , %
Міста обласного підпорядкування						
Харків	1452887	350,0	4151,1	53,2	1,1	52,1
Ізюм	50591	40,8	1240,0	1,9	0,1	1,7
Первомайський	30821	30,8	1000,7	1,1	0,1	1,0
Міськради						
Куп'янська	57142	33,4	1710,8	2,1	0,1	2,0
Лозівська	66460	18,1	3671,8	2,4	0,1	2,4
Люботинська	24530	31,1	788,7	0,9	0,1	0,8
Чугуївська	33280	12,8	2600,0	1,2	0,0	1,2
Райони						
Балаклійський	82530	1986,5	41,5	3,0	6,3	3,3
Барвінківський	22367	1364,5	16,4	0,8	4,3	3,5
Близнюківський	19366	1380	14,0	0,7	4,4	3,7
Богодухівський	39448	1160,3	34,0	1,4	3,7	2,2
Борівський	17095	875,3	19,5	0,6	2,8	2,2
Валківський	32002	1010,5	31,7	1,2	3,2	2,0
Великобурлуцький	22708	1220,8	18,6	0,8	3,9	3,1
Вовчанський	47407	1888,6	25,1	1,7	6,0	4,3
Дворічанський	17991	1112,4	16,2	0,7	3,5	2,9
Дергачівський	95060	895,2	106,2	3,5	2,8	0,6
Зачепилівський	15428	794	19,4	0,6	2,5	2,0
Зміївський	72222	1364,7	52,9	2,6	4,3	1,7
Золочівський	26725	968,6	27,6	1,0	3,1	2,1
Ізюмський	17599	1553,5	11,3	0,6	4,9	4,3
Кегичівський	21190	782,5	27,1	0,8	2,5	1,7
Коломацький	7163	329,5	21,7	0,3	1,0	0,8
Красноградський	45045	985,1	45,7	1,6	3,1	1,5
Краснокутський	28482	1040,8	27,4	1,0	3,3	2,3
Куп'янський	24967	1280,3	19,5	0,9	4,1	3,2
Лозівський	29519	1403,5	21,0	1,1	4,5	3,4
Нововодолазький	33525	1182,7	28,3	1,2	3,8	2,5
Первомайський	16143	1194,5	13,5	0,6	3,8	3,2
Печенізький	10221	467,5	21,9	0,4	1,5	1,1
Сахновщинський	21671	1169,9	18,5	0,8	3,7	2,9
Харківський	182444	1364,3	133,7	6,7	4,3	2,3
Чугуївський	46639	1148,6	40,6	1,7	3,7	1,9
Шевченківський	20634	977,4	21,1	0,8	3,1	2,4
Всього	2731302	31418,5	86,9	100,0	100,0	128,3
ІКН, %						64,2

Джерело: Головне управління статистики у Харківській області

Таблиця 4.3. Чисельність населення (фактична та теоретична за методом Зіпфа–Медведкова) та порядкові номери міст у межах сучасної території Харківської області

Місто	Чисельність населення (H_j), тис. осіб	Порядковий номер (j)	$Lg(H_j)$	$Lg(j)$	Теоретична чисельність населення, тис. осіб	Відношення теоретичної та фактичної чисельності населення
1	2	3	4	5	6	7
Харківське намісництво, 1785 рік						
Охтирка	12,849	1	1,11	0,0	19,19	1,49
Харків	10,805	2	1,03	0,3	12,56	1,16
Суми	9,934	3	1,00	0,48	9,80	0,99
Валки	9,295	4	0,97	0,6	8,22	0,88
Чугуїв	9,197	5	0,96	0,7	7,17	0,78
Білопілья	9,087	6	0,96	0,78	6,42	0,71
Лебедин	8,969	7	0,95	0,85	5,84	0,65
Богодухів	6,763	8	0,83	0,9	5,38	0,80
Миропілья	6,231	9	0,79	0,95	5,01	0,80
Краснокутськ	4,916	10	0,69	1,0	4,69	0,95
Золочів	4,745	11	0,68	1,04	4,43	0,93
Ізюм	4,301	12	0,63	1,08	4,20	0,98
Недригайлів	3,819	13	0,58	1,11	4,00	1,05
Вовчанськ	2,666	14	0,43	1,15	3,82	1,43
Хотимизьк	1,639	15	0,21	1,18	3,66	2,24
Харківська губернія, 1897 рік						
Харків	174	1	2,24	0	78,89	0,45
Павлоград	18,8	2	1,27	0,3	36,83	1,96
Слов'янськ	15,8	3	1,20	0,48	23,60	1,49
Ізюм	13,1	4	1,12	0,6	17,21	1,31
Чугуїв	12,6	5	1,10	0,7	13,47	1,07
Богодухів	11,8	6	1,07	0,78	11,03	0,93
Вовчанськ	11	7	1,04	0,85	9,31	0,85
Валки	7,9	8	0,90	0,9	8,04	1,02
Куп'янськ	6,9	9	0,84	0,95	7,07	1,02
Краснокутськ	6,8	10	0,83	1	6,29	0,93
Золочів	6,6	11	0,82	1,04	5,67	0,86
Костянтиноград	6,4	12	0,81	1,08	5,15	0,81
Зміїв	4,7	13	0,67	1,11	4,72	1,00

Продовження табл. 4.3

1	2	3	4	5	6	7
Харківська область, 1959 рік						
Харків	934	1	2,97	0	242,10	0,26
Ізюм	38	2	1,58	0,3	103,13	2,71
Люботин	31,5	3	1,50	0,48	62,49	1,98
Лозова	27,1	4	1,43	0,6	43,79	1,62
Мерефа	26,3	5	1,42	0,7	33,24	1,26
Куп'янськ	25,6	6	1,41	0,78	26,54	1,04
Чугуїв	22,7	8	1,36	0,9	18,60	0,82
Вовчанськ	20,6	7	1,31	0,85	21,93	1,06
Барвенково	16,633	9	1,22	0,95	16,08	0,97
Красноград	16,499	10	1,22	1	14,12	0,86
Балакля	16,2	12	1,21	1,08	11,27	0,70
Богодухів	16,03	11	1,20	1,04	12,55	0,78
Зміїв	11,4	13	1,06	1,11	10,21	0,90
Харківська область, 2014 рік						
Харків	1478,7	1	3,17	0,00	374,11	0,25
Лозова	58,6	2	1,77	0,30	148,97	2,54
Ізюм	51,9	3	1,72	0,48	86,93	1,68
Чугуїв	32,3	4	1,51	0,60	59,32	1,84
Первомайський	31,2	5	1,49	0,70	44,11	1,41
Купянськ	29,7	6	1,47	0,78	34,62	1,17
Балакля	29,6	7	1,47	0,85	28,21	0,95
Мерефа	22,3	8	1,35	0,90	23,62	1,06
Люботин	21,7	9	1,34	0,95	20,20	0,93
Красноград	21,4	10	1,33	1,00	17,56	0,82
Вовчанськ	19,1	11	1,28	1,04	15,47	0,81
Дергачі	18,2	12	1,26	1,08	13,79	0,76
Богодухів	15,8	13	1,20	1,11	12,39	0,78
Зміїв	15,3	14	1,18	1,15	11,23	0,73
Барвінкове	9,9	15	1,00	1,18	10,25	1,04
Валки	9,5	16	0,98	1,20	9,41	0,99
Південне	7,9	17	0,90	1,23	8,68	1,10

Джерело: дані Головного управління статистики у Харківській області; Всесоюзного перепису населення 1959 року (http://demoscope.ru/weekly/ssp/ussr59_reg1.php); *Пірко, Гуржій 1991; Тройницький 1897, 1904*

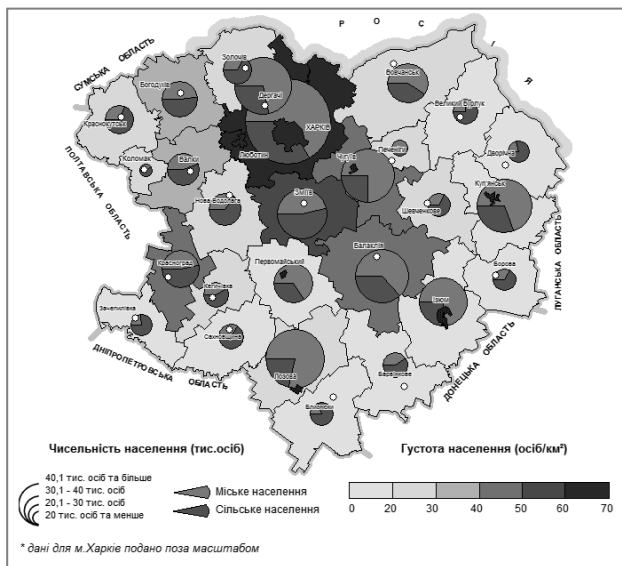


Рис. 4.8. Розселення населення Харківської області, 2014 рік



Рис. 4.9. Надрайонні системи розселення Харківської області (Стратегія розвитку... 2015)

Мережа міст України: динаміка та регіональні паттерни

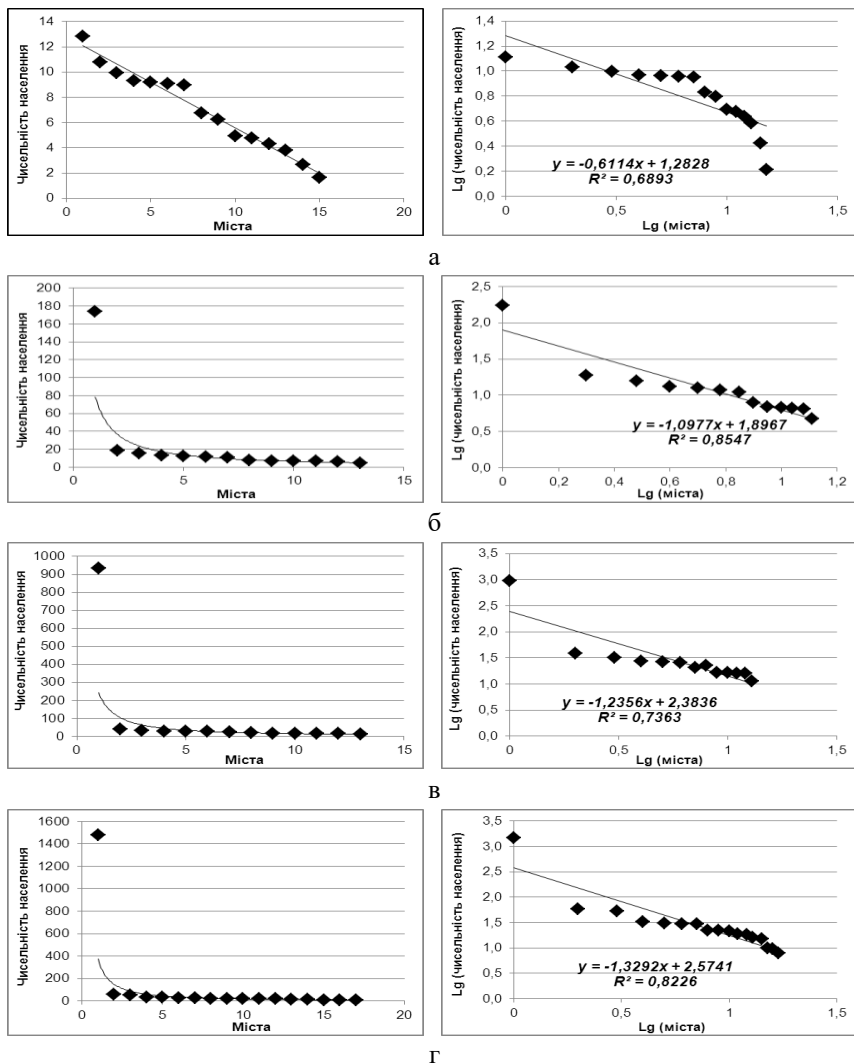


Рис. 4.10. Залежність між чисельністю населення та рангами міст в межах території сучасної Харківської області (зліва – звичайна шкала, справа – логарифмічна; а – Харківське намісництво, 1785 рік, б – Харківська губернія, 1897 рік, в – Харківська область, 1959 рік, г – Харківська область, 2014 рік)

5. Стійкість та мінливість містечок Львівщини (просторова структура та функції)

Мирослав Дністрянський, Наталія Дністрянська

Предметом дослідження є суспільно-географічні параметри й функції дуже малих міських поселень (містечок) Львівської області України. Містечка – це класифікаційна група населених пунктів України, яку виділено з огляду на тотожність функцій, подібність утворення, демографічного потенціалу та просторової організації. На сьогодні у Львівській області до цієї групи доцільно віднести селища міського типу та міста людністю до 10 тисяч осіб. Висока густота містечок – характерна риса розселення населення Львівської області та інших західноукраїнських регіонів, що пов'язано насамперед з широким поширенням в минулому магдебурзького права та деякими особливостями формування етнічного складу населення історичної Галичини. Містечка Львівської області пройшли в своєму розвитку складну еволюцію суспільно-географічних функцій та етнокультурного складу населення. В сучасних умовах ці поселення переживають суттєву трансформацію, яка потребує наукового аналізу.

Ключові слова: містечка, малі міста, селища міського типу, розселення населення, типи і функції поселень, Львівська область

Процеси заселення, освоєння та соціального розвитку більшої частини території України безпосередньо пов'язані з функціонуванням малих міських поселень – містечок. На сьогодні в Україні такої офіційно визначеної категорії поселень немає. Але з огляду на тотожність функцій, подібність демографічного потенціалу та просторової організації (це підтверджують і дослідження В. Джамана та Т. Заставецького (*Джаман 2003; Заставецький 2005*)) є усі підстави ставити питання про містечка як особливу класифікаційну групу малих міських населених пунктів, в яку доцільно об'єднати сучасні селища міського типу та міста людністю до десяти тисяч осіб.

Львівська область має одну з найширших мереж містечок в Україні (34 селища міського типу, 3,85 % від усіх селищ України) і найбільшу кількість дуже малих міст людністю до 10 тисяч осіб (22 поселення, 23,2 % від усіх таких міст України). Містечка зосереджують доволі значну частку населення як Львівської області (16,7 %), так і України (15,6 %). В економічному потенціалі держави їхня питома вага є значно меншою. Але з огляду на значне по-

ширення містечок, їхній позиційний та культурно-туристичний потенціали, а також виконання ролі локальних центрів в обслуговуванні сільської місцевості, ця група поселень виконує важливі між-поселенські функції, виступаючи одним з чинників збалансування усієї поселенської мережі та стабілізації демогеографічної ситуації у віддалених місцевостях.

За весь історичний період свого розвитку містечка пройшли складну еволюцію суспільно-географічних функцій та трансформацію етнокультурного складу населення. В сучасних умовах ці поселення переживають виявляються вразливими щодо різнобічних негативних моментів соціально-економічного розвитку України. Більшість з них потерпає від недостатності виробництва, робочих місць та інвестицій, а тому має депресивний характер, що робить актуальним питання визначення їхніх подальших перспектив.

В науковому осмисленні географії поселень впродовж ХХ ст. переважали спроби обґрунтування загальних моделей розміщення поселень з огляду на їхні гравітаційні та обслуговуючі можливості, які акцентували увагу на географічно- та ієрархічно-впорядкованому характері розміщення населених пунктів (теорія центральних місць, теорія систем розселення, сформована в колишньому СРСР). Ці концепції розкривали деякі суттєві аспекти суспільно-географічної зумовленості розвитку поселень, але абсолютизували рівень їхньої взаємопов'язаності і взаєморозміщення, відзначаючись також високим ступенем гіперболізації деяких економічних тенденцій і водночас – абстрагуванням від інших суспільно-географічних реалій історико-географічних, геополітичних, геокультурних та ін.). З огляду на це і в сучасній західній геоурбаністиці, і в українській помітною є тенденція до відходу від жорстких детерміністичних схем в дослідженні розселення населення з поглибленим зосередженням на різних функціональних аспектах життєдіяльності поселень (*Мезенцев, Мезенцева 2016; Knox, McCarthy 2012*). Разом з тим, кожне поселення і насамперед містечко – це особливий історично-географічний феномен, який пройшов складні етапи розвитку й трансформації, інерційна присутність яких позначається не лише на особливостях просторової структури поселень, але й на багатьох аспектах їхнього функціонування. З огляду на це, саме функціональні геоурбаністичні підходи, доповнені історично-генетичним аналізом, взято в основу методології дослідження стійкості й мінливості містечок Львівської області.

Методи та джерела дослідження

Ґрунтуючись на історико-географічному та функціональному підходах, послідовність дослідження динаміки суспільно-географічних функцій й просторової структури містечок Львівської області включає такі етапи:

- визначення параметрів всієї мережі містечок регіону в контексті загальноукраїнських екістичних співвідношень та тенденцій її динаміки;
- виявлення загальних особливостей розміщення та історичного розвитку містечок;
- дослідження демографічного потенціалу та геокультурних особливостей містечок;
- вивчення внутрішньої геопросторової організації та інфраструктурного забезпечення містечок;
- аналіз сучасних функцій містечок регіону в контексті адміністративно-територіальної реформи та нових економічних тенденцій.

Попри єдність загальної стратегії наукового аналізу реалізація дослідницьких завдань на кожному етапі передбачає пріоритетне використання окремих методів. Зокрема, визначення сучасних суспільно-географічних тенденцій і проблем функціонування містечок проводилось насамперед за допомогою статистичних і картографічних методів, а виявлення просторових трендів їхнього історичного розвитку здійснювалось з використанням методів історично-генетичної типізації й періодизації. Дослідження різних функціональних проблем містечок полягало у визначенні особливостей та проблем їхньої внутрішньої геопросторової організації та забудови, а також можливостей містечок забезпечувати за допомогою своїх інженерних, виробничих та соціально-культурних об'єктів умови життєдіяльності свого населення та прилеглих сільських населених пунктів.

Оскільки до класифікаційної групи містечок на сьогодні належать різні за адміністративним статусом поселення (селища міського типу – містечка-селища та міста людністю до десяти тисяч осіб – містечка-малі міста), то аналіз проблем їхнього функціонування в деяких випадках проводився окремо за кожною групою. Інформаційною основою дослідження стали статистичні матеріали Державної служби статистики України, Головного управління статистики у Львівській області, офіційні довідкові дані міських і селищних рад, літературні та картографічні джерела.

Місце мережі містечок Львівської області в контексті загальноукраїнських екїстичних співвідношень

Попри спільність багатьох екїстично-географічних параметрів, розподіл усіх населених пунктів, у т. ч. й містечок, за регіонами України є досить диференційованим. Це насамперед проявляється в густоті містечок, яка залежить від різних чинників – рівнів урбанізованості й індустріального розвитку, густоти населення загалом, історико-географічних передумов заселення й соціально-економічної освоєності. Високою густотою містечок-селищ виділяється насамперед Донеччина (Донецька та Луганська області), де і розміщена найбільша кількість поселень цієї групи: 131 у Донецькій області (15 % від їхньої загальної кількості) і 109 – у Луганській (2 %) (Івченко 2000). При цьому певний зв'язок (хоча й не тісний) простежується між густотою містечок-селищ та часткою міського населення (коефіцієнт кореляції становить 0,56). Ще більшою мірою густота селищ міського типу детермінована густотою населення (коефіцієнт кореляції дорівнює 0,69). У загальнодержавному контексті густота містечок-селищ у галицьких регіонах (1,51 селищ на тис. км²) є дещо вищою середнього по Україні значення (1,47). Але якщо висока густота селищ міського типу Донеччини пояснюється високим рівнем індустріального розвитку та урбанізованості, які неухильно вели до формування спочатку робітничих селищ, а потім і селищ міського типу та міст, то порівняно висока густота містечок-селищ галицьких областей пояснюється історико-географічними передумовами (давністю заселення, інтенсивністю деяких етнічних колонізацій впродовж середніх віків, осередками якої стали саме містечка, широкий розвиток тогочасних ремесел і торгівлі, поширення магдебурзького права та ін.).

Густоті містечок-селищ не завжди відповідає рівень демогеографічної ваги селищних мереж, значення якого залежать не лише від кількості і параметрів селищ, але і від густоти усього населення. У Львівській області, попри значну кількість містечок-селищ найменша частка селищного населення в усьому міському середовищі, що пояснюється невеликою тут середньою людністю селищ та значною кількістю міст. Ще одна особливість розміщення містечок-селищ полягає в тому, що в індустріальних регіонах майже четверта їхня частина підпорядкована міськрадам, засвідчуючи великий вплив процесів формування промислових агломерацій на утворення цієї категорії поселень. Водночас у Львівській області до складу міськрад належить лише чотири селища з 34 (Брюховичі, Рудно, Східниця, Гірник). Отже, у Львівській області, як і в інших західно-

українських областях, така тенденція є менш вираженою, а характерною є наявність значної кількості історичних містечок.

Друга група містечок, так звані містечка-міста, в Україні налічує лише 95 поселень, що є у понад дев'ять разів менше, ніж містечок-селищ, і відповідно їхнє розміщення не має повсюдного поширення за регіонами держави. Це наслідок різних передумов, але насамперед – регуляторної дії нормативних документів, згідно з якими для надання статусу міста людність поселення не повинна бути меншою десяти тисяч осіб. Незважаючи на ці обмеження, у більшості регіонів України такі містечка-міста все ж є. Виняток становлять Дніпропетровська, Миколаївська, Херсонська та Хмельницька області. Разом з тим, у Чернівецькій та Тернопільській областях саме містечка-міста становлять основу міського розселення регіонів, а у Львівській області їхнє число (22 поселення) дорівнює половині усіх міст. Львівська область зосереджує понад 23 % усіх містечок-міст України, у т. ч. 40 % усіх містечок-міст людністю до п'яти тисяч осіб і 19 % усіх малих міст України людністю від 5 до 10 тис. осіб. Ще у двох західноукраїнських регіонах, Івано-Франківській та Закарпатській областях, кількість міст-містечок перевищує третину від усіх поселень цієї категорії. Відповідно і густота містечок-міст є найвищою у Львівській, Чернівецькій, Тернопільській та Івано-Франківській областях.

Отже, Львівська область виділяється найбільшою кількістю містечок-міст і найвищою їхньою густотою. Кількість мешканців містечок-міст становить 130,3 тис. осіб (9,2 % від усього міського населення регіону). Тут знаходиться і найменше місто України – Угнів (1,0 тис. осіб на початку 2015 року). Отже, значне поширення містечок-міст у західноукраїнських регіонах має стійкий традиційний характер, а тому навіть у радянські часи вважалось недоцільним переносити на міські поселення цих регіонів офіційні нормативні критерії (щодо людності, зайнятості та ін.).

Тенденції зміни кількості містечок як загалом по Україні, так і за окремими регіонами є досить динамічними, насамперед з огляду на адміністративно-територіальні перетворення. Згідно з дослідженнями А. Доценка, "... у 70-х роках приріст селищної мережі України становив 44 поселення, у 80-х роках – у 2,5 рази зменшився, що зумовлене значним зниженням темпів та масштабів нового промислового і транспортного будівництва. У 90-х роках спостерігався зворотний процес – згортання селищної мережі через масове закриття шахт і заводів" (Доценка 2010: 118). Зокрема, лише з 1993 по 2010 рік кількість містечок-селищ в Україні зменшилася на 29

поселень (на 3,2 %). Отже, з огляду на перехід селищ міського типу як у категорію сіл, так і категорію міст з 1990 року визначальною стала тенденція до їхнього зменшення: у 1990 році було 927 селищ, 1995 році – 909, 2000 році – 894, 2005 році – 886 селищ. Декілька селищ було приєднано до міст, що також призвело до зменшення селищної мережі. Ще більш динамічно впродовж 90-х років ХХ ст., на початку ХХ ст. змінювалася кількість містечок-малих міст, що пов'язано як зі зниженням їхнього демографічного потенціалу в кризових умовах, так і з певною суб'єктивністю в адміністративно-територіальних перетвореннях. Проте у Львівській області кількість містечок за означений період змінилася лише на одне поселення (з 55 у 1993 до 56 у 2015 році). Тобто, мережа містечок Львівської області впродовж останніх десятиліть залишалася достатньо стабільною.

Загальні тенденції розміщення та історично-географічного розвитку містечок Львівської області

З огляду на взаєморозміщення міських поселень, їхні історико-географічні особливості та взаємозв'язки, а також з урахуванням поширення міських агломерацій, у межах Львівської області помітно виділяються *чотири смуги (райони) розселення* (північно-малополіська, центральна, передгірська та гірська), які сформувалися під впливом природних умов (басейнів рік, особливо Дністра та Західного Бугу, рельєфу, насамперед впливу Карпат), особливостей заселення та адміністративно-територіальної ролі окремих міських центрів (рис. 5.1). Усі 56 містечок Львівщини розміщені нерівномірно за вище означеними смугами розселення. Найбільше таких малих міських поселень (22) зосереджено в центральній смузі розселення, ядром якої є моноцентрична Львівська міська агломерація (15 містечок-селищ та сім містечок-міст). Центром передгірської смуги розселення є Дрогобицько-Бориславська агломерація, а її з'єднувальною ланкою – вісь Стрий – Дрогобич – Самбір. В межах цієї смуги розміщено 19 містечок (десять містечок-селищ і дев'ять містечок-міст). До центрів передгірської смуги розселення функціонально тяжіє і шість гірських (два містечка-міста та чотири містечка-селища). Північно-малополіська поселенська смуга, ядром якої є ще недостатньо сформована Червоноградсько-Сокальська агломерація, охоплює дев'ять містечок (п'ять містечок-селищ і чотири містечка-міста).



Рис. 5.1. Розміщення містечок за основними смугами розселення населення Львівської області

Характерною рисою всієї мережі містечок Львівської області, як й Івано-Франківської, Чернівецької та Закарпатської, є *розміщення* значної частини населених пунктів цієї категорії безпосередньо на межі зовнішніх Карпат та Передкарпаття, яке робить унікальним і їхнє природно-географічне положення, і власне міські краєвиди. Подібне розміщення міських поселень, безперечно, не є випадковим, а детерміновано низкою чинників, зокрема: викликами безпеки та оборони на момент заснування, потребами торгового обміну з огляду на розміщення на межі різних типів традиційного природокористування та ін. Так само закономірним є зосередження більшості містечок Львівської області в долині Дністра і Західного Бугу, які, безперечно, є найдавнішими ареалами заселення території об-

ластей.. Низка містечок розміщені в долинах приток Дністра, Західного Бугу, в долині Сяну та його приток. Багато поселень, географічне положення яких визначає розміщення на заплавах та низьких терасах рік, мають виражену лінійну спрямованість геопросторової структури.

Поширення безпосередньо в гірській місцевості визначає фізико-географічне положення лише чотирьох містечок-селищ (Борині, Верхнього Синьовидного, Славського, Східниці) та двох містечок-міст (Сколе і Турки). Така порівняно невисока густина міських поселень у гірській частині двох областей (а гірські райони займають тут більше однієї четвертої території) засвідчує відносну недостатність розміщення локальних центрів соціально-економічного обслуговування в гірській місцевості України загалом, яка частково компенсується наявністю густої мережі міських поселень на межі Карпат і Передкарпаття.

Функціональні можливості містечок більше залежать від суспільно-географічного положення, насамперед таких його складових, як розміщення щодо обласного центру, районного центру, інших міст, найближчої залізничної станції і державного кордону. Велика віддаленість малих міських поселень від обласного центру, особливо на відстань понад 100 км, є у багатьох напрямках їхнього соціально-економічного розвитку негативним чинником, але водночас зумовлює і зростання функціонального значення щодо обслуговування прилеглої сільської місцевості.

Розміщення містечок у межах агломерації (Брюховичі, Рудно, Східниця, Гірник, Пустомити) створює як деякі помітні економічні та соціально-культурні переваги, так і проблеми функціонування залежно від тенденцій соціально-територіального розвитку центру агломерації.

В умовах України, враховуючи порівняно низький рівень розвитку інфраструктури автомобільного транспорту, особливо важливе значення має розміщення містечок відносно залізничних станцій. Тут на сьогодні є багато негативних моментів. Так, 24 містечка-селища міського типу Львівської області (а це 71 % від усієї їхньої кількості) не мають прямого залізничного сполучення. Причому шість з них (Краковець, Лопатин, Меденичі, Немирів, Підбуж, Підкамінь) розміщені на відстані 20 і більше кілометрів від найближчої залізничної станції. Значно краща ситуація з транспортно-залізничним географічним положенням містечок-міст: з 22 поселень цієї групи лише три розміщені на відстані 10 км і більше від найближчої залізничної станції. І лише Перемишляни віддалені від

залізничної станції на 32 км. Але все ж для таких поселень цієї групи як Глиняни, Добромиль, Великі Мости, Угнів об'єктивні передумови суспільно-географічної периферійності є досить актуальними.

Різnobічний вплив на розвиток дуже малих міських поселень зберігає *прикордонне положення*, хоча на сьогодні його роль суттєво змінилася. У сучасних умовах розміщення в безпосередньо прикордонній смузі зумовлює нові соціальні виклики, відкриваючи водночас і певні перспективи в процесах міжнародної співпраці внаслідок зміни режиму кордону та характеру міждержавних взаємин. Уже сьогодні це помітно на прикладі містечок Краковець, Рава-Руська й Мостиська, де розміщені митні пости Львівської регіональної митниці.

Оскільки розміщення й функціонування містечок Львівської області визначається історичними особливостями, то в цьому процесі важливо виділити і деякі просторово-часові тренди. Важливо, що перші письмові згадки про деякі теперішні містечка, зокрема такі як Белз, Буськ, Бібрка, Старий Самбір (як Самбір), Судова Вишня та Верхнє Синьовидне припадають ще на часи існування Київської Русі й Галицько-Волинської держави. Міські поселення того часу виконували політико-адміністративні, оборонні, релігійно-культурні функції, були центрами розвитку ремесел і торгівлі.

Наступні основні етапи формування мережі містечок на території сучасної Львівської області збігаються з основними етапами територіальних політико-адміністративних перетворень на території регіону, які здебільшого вели і до змін статусу поселень, і до трансформації усєї поселенської мережі (*Дністрянський 2000: 141-151*). Особливо великі зміни в системі розселення Галичини відбулися наприкінці XIV ст. в результаті поступового згасання давньоукраїнської державності та інкорпорації її території Польським королівством. Для цього періоду характерною стала імміграція різних груп іноетнічного населення, переважно міського, та інші важливі соціальні та адміністративно-територіальні зміни. Особливо суттєвий вплив на формування нових міських поселень мало поширення магдебурзького права самоврядування міст, яке спочатку поширювалося на окремі етнічні громади, насамперед німецькі, а пізніше – на все місто. Магдебурзьке право сприяло зростанню поліетнічності міст та містечок, поступового відчуження міських поселень від прилеглої української сільської округи, але, разом з тим, визначило центрально-європейський тип територіальної структури міського

розселення. Помітним є його вплив і на планувальні форми міст, насамперед на конфігурацію їхньої центральної частини.

Внаслідок поступової інкорпорації Галичини в політичну та соціально-економічну систему Польського королівства у малих міських поселеннях особливо різко зросла частка поляків, німців та євреїв. Збільшення польської людності відбувалося як в результаті міграційного напливу, так і асиміляції. За словами В. Кубійовича, "нових поселенців, головню з Малопольщі, притягували кращі умови торгівлі зі сходом, звільнення від податків, панщини та інші пільги... Почавши з XVI ст., поступово спольщилися у містах німці, вірмени й частина українців" (*Кубійович 1996: 189-210*). Ще більше змінила етнокультурне обличчя малих міських поселень Галичини єврейська колонізація регіону, спричинена переслідуванням євреїв на території Німеччини в кінці XV ст. Одержавши дозвіл польських королів на поселення, євреї, зважаючи на характер традиційної зайнятості, саме містечка обирали як основні центри свого розселення. Внаслідок цього у багатьох невеликих містах і містечках упродовж кількох наступних століть вони вже становили абсолютну чи відносну більшість. Так, за результатами австрійського перепису 1880 року в таких сучасних дуже малих містах і селищах, як Белз, Доброміль, Мостиська, Перемишляни, Рава-Руська, Рудки, Сколе, Турка, Журавно, Немирів, Розділ, Щирець, Янів (теперішнє Івано-Франкове), Краковець, Новий Яричів частка євреїв становила від 50 до 70 %, а у Бібрці, Комарному, Старому Самборі, Угневі, Хирові, Ходорові, Куликові, Магерові, Підкамені, Поморянах – від 30 до 50 %. Порівняно меншою (від 20 до 31 %) була їхня питома вага в Радехові, Великих Мостах, Судовій Вишні, Олесько, Нижанковичах, Старій Солі (*Мазурок 1990*).

Прагнення одержати більші прибутки від оподаткування підштовхувало великих землевласників освоювати нові території, насамперед гірські, і закладати нові поселення, що в результаті і привело до формування з XV до XVIII ст. суцільної мережі поселень в українській частині Карпат і загалом до створення основ сучасного каркасу розселення населення Галичини. Тому саме на той період і припадають перші згадки про більшість сучасних містечок Львівської області. В наступний, австрійський, період (кінець XVIII – початок XX ст.) нових міських поселень було утворено мало. Разом з тим, австрійський уряд чітко впорядкував статус населених пунктів, сформувавши точні списки міст і містечок, що призвело до їхнього кількісного зменшення. Цей порядок щодо статусу міських поселень майже не змінився і в польський період (1920-1939 роки).

Унаслідок включення історичної Галичини в 1939 році до складу УРСР містечка як категорію поселень було ліквідовано, а у 1940 році більшості з них було надано статус селища міського типу. Такий статус отримали і декілька більших сільських поселень в околицях Львова (Брюховичі, Рудно). Після Другої світової війни мережа містечок зазнала помітної трансформації як у процесі індустріалізації, розвитку рекреаційного господарства, так і внаслідок суб'єктивних адміністративних рішень. Однак зміна кількості містечок у Львівській області все ж не була такою динамічною, як у найбільш промислово розвинутих регіонах України, оскільки процеси індустріалізації західних областей охопили переважно лише обласні центри. Розвиток промисловості зачепив містечка лише незначною мірою, закладаючи, починаючи з кінця 1980-х років, передумови їхнього депресивного соціально-економічного розвитку.

Незважаючи на обмежений рівень індустріалізації, розвиток добувної промисловості та енергетики в повоєнний період все ж зумовив формування низки нових міських поселень. Так, унаслідок розвитку електроенергетики було утворено у 1951 році селище Добротвір (поселення енергетиків Добротвірської теплової електростанції), вугільної промисловості – селище Гірник у 1954 році (поселення гірників однієї з шахт Львівсько-Волинського кам'яно-вугільного басейну). Унаслідок розвитку добувної промисловості та електроенергетики у повоєнний період суттєво трансформувалися селища Дашава, Східниця. Водночас розвиток рекреаційного господарства зумовив помітну трансформацію містечок Великий Любінь, Немирів, Славсько, Шкло, Моршин. У 1996 році один з найбільших рекреаційних центрів Львівщини, селище міського типу Моршин, отримало статус міста районного підпорядкування, а у 2002 році – обласного.

Базою поповнення категорії дуже малих міських поселень у повоєнний період була і сільська місцевість. У 1957 році статус селища міського типу було надано п'яти селам (Верхне Синьовидне, Гніздичів, Дубляни, Журавно, Підбуж). Стрімкий адміністративний ріст у повоєнний період пережило підльвівське село Пустомити, яке у 1958 році стало селищем міського типу, а через тридцять років, у 1988 році, – містом районного підпорядкування. Особливим прикладом впливу територіального устрою збройних сил на формування населених пунктів стало перетворення у 1999 році гарнізонного містечка поблизу с. Калинів у Самбірському районі в селище міського типу Новий Калинів, яке в 2005 році вже одержало статус міс-

та. Враховуючи брак економічної бази в цьому поселенні, таке рішення видається дещо поспішним, особливо з огляду на недостатність належної фінансово-інвестиційної підтримки.

Отже, з огляду на час виникнення, особливості розвитку і функціонування, умови та обставини одержання теперішнього статусу, усі сучасні містечка Львівської області можна поділити на такі групи: 1) сучасні містечка, які утворилися та функціонували як міські поселення вже у період Київської Русі та Галицько-Волинської держави (Белз, Бібрка, Буськ, Старий Самбір, Судова Вишня); 2) містечка, які одержали міські права до середини XVIII ст. (Стара Сіль, Поморяни, Олесько, Щирець, Великі Мости, Глиняни, Добромиль, Комарно, Мостиська, Перемишляни, Рава-Руська, Радехів, Рудки, Сколе, Турка, Угнів, Хирів, Ходорів); 3) містечка, які сформувалися протягом XIX – поч. XX ст. (Журавно, Івано-Франкове, Краковець, Магерів, Новий Яричів, Нижанковичі, Куликів, Лопатин, Підкамінь, Розділ); 4) містечка, які сформувалися (трансформувалися) протягом післявоєнного періоду внаслідок розвитку окремих галузей промисловості (насамперед енергетики) і залізничного транспорту (Дашава, Гірник, Добротвір, Жвирка, Красне, Східниця); 5) містечка, що сформувалися протягом післявоєнного періоду внаслідок прискореного соціального розвитку сіл, виконання ними адміністративних функцій (Пустомити, Бориня, Гніздичів, Дубляни, Верхнє Синьовидне, Меденичі, Нові Стрелища, Підбуж); 6) містечка, які сформувалися (трансформувалися) протягом післявоєнного періоду насамперед завдяки розвитку рекреаційного господарства (Великий Любінь, Моршин, Немирів, Славське, Шкло); 7) містечка, що сформувалися (суттєво трансформувалися) внаслідок агломераційного ефекту (Брюховичі, Рудно, Запитів); 8) місто Новий Калинів як приклад містечка, утвореного впродовж 1999–2005 років з гарнізонного селища.

Демографічний потенціал та геокультурні особливості містечок Львівської області

Головною характеристикою кожного поселення, основою його функціонального потенціалу є людність. Середня людність поселень певної категорії за регіонами, у тому числі й містечок, є однією з основних характеристик регіональних мереж розселення. Особливістю людності містечок-селищ міського типу Львівської області, порівняно з іншими регіонами, є відносно невелике відхилення між людністю найбільшого та найменшого поселення, що є наслідком того, що у Львівській області немає дуже великих містечок-селищ, і

лише одне селище з кількістю населення менше однієї тис. осіб (Нові Стрілища). Водночас групування містечок-малих міст за чисельністю населення виявляє у Львівській області аж вісім поселень, людність яких є меншою п'яти тисяч осіб: Добромиль (4,4 тис. осіб), Новий Калинів (4,1 тис. осіб), Хирів (4,1 тис. осіб), Комарно (3,8 тис. осіб), Бібрка (3,8 тис. осіб), Глиняни (3,2 тис. осіб), Белз (2,3 тис. осіб), Угнів (1 тис. осіб). Як видно з *таблиці 5.1*, найбільше в Львівській області малих та середніх за людністю містечок-селищ. Середня людність містечок-селищ Львівської області (3,6 тис. осіб) є найменшою в Україні, і навіть меншою, ніж у споріднених за структурою розселення західноукраїнських регіонах. Отже, *мережа містечок-селищ Львівщини має загалом дрібнопоселенський характер.*

Зіставлення людності містечок Львівської області впродовж 2005–2015 років свідчить про те, що людність більшості з них знизилась. Найвищі темпи зменшення кількості населення (понад 10 %) характерні для містечок-селищ Бориня, Олесько, Розділ, Дубляни. Показово, що значний туристичний потенціал містечка Олесько все ще не сприяє його демографічному розвитку. Це стосується і деяких містечок з розвинутою рекреаційною інфраструктурою, засвідчивши необхідність розвитку не лише сфери послуг, але й матеріального виробництва для зміцнення економічної бази поселень. Несприятлива демографічна ситуація склалася і в більшості інших віддалених містечках-селищах (Підкамінь, Журавно, Поморяни, Нижанковичі, Краковець), розміщених в економічно депресивних районах. Отже, з огляду на негативні демографічні тенденції для п'яти містечок-селищ Львівської області (Нових Стрілищ, Краковця, Старої Солі, Борині, Поморян), з огляду на малу кількість населення та її негативну динаміку, реальною є небезпека потрапити в категорію сільських поселень.

Тенденція до зниження людності є визначальною і для містечок-малих міст. У демографічному розвитку містечок-малих міст також тривожним є той факт, що за винятком Нового Калинова, зменшувалася впродовж першого десятиліття XXI ст. кількість населення всіх містечок-міст людністю до п'яти тисяч осіб (Комарно на 2,5 %, Глинян – на 5,9 %, Бібрки – на 7,5 %, Белза – на 4%, Добромиля – на 8 %, Хирова – аж на 11 %), несучи таким чином для них реальні загрози щодо зниження адміністративного статусу.

Важливою складовою потенціалу кожного поселення є сукупність культурних чинників та характеристик, включаючи особливості етнонаціонального складу, релігійно-конфесійної структури,

збереження пам'яток архітектури та сакральної культури, а також наявність значущих історичних подій, художніх промислів тощо. Оскільки етнічна структура сучасних містечок Львівської області до Другої світової війни також формувалася представниками трьох спільнот (українців, поляків та євреїв), то це знайшло відображення в їхній сакральній архітектурі.

Таблиця 5.1. Розподіл містечок Львівської області за людністю
(тис. осіб, станом на 01 січня 2015 року)

Групи містечок за людністю	Кількість містечок	Містечка
до 3	19	Містечка-селища: Нові Стрілища (0,8), Краковець (1,1), Стара Сіль (1,1), Поморяни (1,3), Бориня (1,4), Олесько (1,5), Нижанковичі (1,8), Дубляни (1,8), Магерів (2,0), Немирів (2,0), Підкамінь (2,1), Східниця (2,2), Дашава (2,4), Розділ (2,6), Запитів (2,9), Гірник (2,9), Новий Яричів (2,9) Містечка-малі міста: Угнів (1,0), Белз (2,3)
3,0 – 4,9	16	Містечка-селища: Підбуж (3,3), Меденичі (3,4), Лопатин (3,4), Верхнє Синьовидне (3,5), Славське (3,5), Журавно (3,5), Жвирка (3,7), Куликів (4,0), Гніздичів (4,2), Великий Любінь (4,6) Містечка-малі міста: Глиняни (3,2), Бібрка (3,8), Комарно (3,8), Новий Калинів (4,1), Хирів (4,1), Добромил (4,4)
5,0 – 6,9	14	Містечка-селища: Щирець (5,8), Шкло (5,9), Брюховичі (6,0), Івано-Франкове (6,3), Красне (6,4), Добровір (6,5), Рудне (6,9) Містечка-малі міста: Рудки (5,5), Моршин (6,0), Великі Мости (6,2), Сколе (6,3), Судова Вишня (6,5), Старий Самбір (6,7), Перемишляни (6,9)
7,0 – 8,9	3	Містечка-селища: - Містечка-малі міста: Турка (7,2), Буськ (8,5), Рава-Руська (8,6)
9,0 – 10,0	4	Містечка-селища: - Дуже малі міста: Мостиська (9,3), Пустомити (9,3), Радехів (9,7), Ходорів (9,7)

У другій половині ХХ століття внаслідок об'єктивних урбанізаційних процесів українське населення, незважаючи на політику русифікації, стало у всіх міських поселеннях абсолютною більшістю, вперше за останні століття долаючи величезні контрасти в етнічній структурі сільського і міського населення. Водночас змінилося

співвідношення інших етнічних спільнот: унаслідок територіально-політичних змін та голокосту єврейського населення у воєнні часи різко зменшилася частка поляків і євреїв, а внаслідок міграцій – зросла частка росіян. Етнонаціональна структура населення містечок більше наблизилася до етнонаціональної структури сільського населення.

Серед етнонаціональних меншин у більшості містечок на першому місці були росіяни. Найбільше зосередження етнічних росіян було характерне для містечок-селищ – рекреаційних та промислових центрів. Найвищою частка росіян була в селищі Брюховичі (6,4 %). І лише у чотирьох селищах (Меденичі, Поморяни, Стара Сіль, Щирець) другою за чисельністю після українців етнонаціональною групою були поляки. Відносно найбільша їхня кількість проживала у селищі Меденичі (6,9 % від усього населення) (за даними статистичного збірника “Національний склад населення України”, ч.2, Київ, 1992).

Отже, загалом сучасна етнонаціональна структура містечок Львівської області дає змогу формувати широке і різноманітне середовище української культури. Разом з тим, з огляду на історичні традиції присутності у цих поселеннях представників інших груп, передусім поляків, євреїв, німців, збереження їхніх пам’яток, культурна сфера містечок регіону може мати й міжнародне культурне значення. Зосередження таких об’єктів, які мають духовне та деяке практичне значення, зокрема, в контексті перспектив розвитку туризму, на території містечок є доволі значним, оскільки багато з них мають багаті історичні традиції.

Серед містечок-селищ щодо забезпеченості історико-культурними пам’ятками на сьогодні особливо виділяється містечко Олесько, де знаходиться відомий далеко за межами України Державний музей заповідник “Олеський замок“. Значні перспективи в контексті розвитку цього виду туризму мають селище Підкамінь (монастир домініканців XV–XVIII ст.), Поморяни (ратуша, замок XVI – XVII ст., церква 1690 року, костел 1738 року), Розділ (монастир XVIII ст., палац Жевуських-Лянцкоронських XVIII–XIX ст., церква XVIII ст.), Стара Сіль (дерев’яна церква 1440 року – найстаріша дерев’яна церква Старосамбірщини, дерев’яна церква 1460 року, церква 1810 року, вілла Анна 1911 року, костел 1660 року), Журавно (Журавнівськ ратуша, палац Скшинських (поч. XX ст.), дендропарк, синагога (XVIII ст.), католицька каплиця Чарторийських-Скшинських).

Ще більшим потенціалом історико-культурних пам'яток виділяються містечка-малі міста. Зокрема, майже у кожному такому поселенні є храми, які відображають різні особливості та етапи розвитку української сакральної архітектури. Так, церкви XVII – XVIII ст., які мають культурну цінність, розміщені в Белзі, Буську, Комарному, Мостиськах, Радехові, Сколе, Турці, Угневі (рис. 5.2). З деякими містечками пов'язані важливі події української історії, починаючи з часів Галицько-Волинського князівства та українського національно-визвольного руху. Так само широким є представництво сакральної архітектури для вірних латинського обряду, а також різних житлових будівель, які відображають загальноєвропейські тенденції розвитку культури. Це стосується, зокрема, костелів і монастирів у містах Белз, Бібрка, Глиняни, Добромилі, Комарно, Перемишляни, Рава-Руська, Судова Вишня, Угнів, Ходорів, пам'яток житлового, громадського та оборонного будівництва у Буську, Добромилі, Мостиськах, Пустомитах, Радехові, Рудках, Судовій Вишні, Хирові.



Рис. 5.2. Містечко Белз – одне з найдавніших і водночас найменших міст України

Різні пам'ятки культурної спадщини та історії єврейського народу найбільше зосереджені у містах Белз, Радехів, Старий Самбір, Турка, Угнів. З урахуванням розміщення цінних пам'яток культури

різних національних традицій найбільшими вузловими центрами є Белз (Костел і Домініканський монастир XVII ст., Костел Пресвятої Діви Марії 1911 року, дерев'яна церква св. Параскеви XVII ст., каплиця Снопковських 1606 року, Белзька ратуша XVII ст., католицький та іудейський цвинтарі), Добромиль (Замок Гербуртів XVI ст., монастир св. Онуфрія XVIII ст., костел Преображення Господнього XVI ст., ратуша XVIII ст.), Мостиська (Замок Гербуртів XVI ст., монастир св. Онуфрія XVIII ст., костел Преображення Господнього XVI ст., ратуша XVIII ст.), Угнів (Костел Успіння пресвятої Богородиці, 1695 року, церква Різдва Богородиці з дерев'яною дзвіницею, 1857 року, синагога поч. XX ст., мурована плебанія XVII ст., млин XIX ст.). Однак багато важливих об'єктів культурної спадщини у дуже малих міських поселеннях Львівської області ще не віднесено до історично-культурного фонду, недостатньо облікованими є пам'ятки традиційного народного будівництва.

Резервом зміцнення геокультурного, а до певної міри, й соціально-економічного потенціалів містечок міг би стати розвиток у поселеннях цього типу художніх промислів. На сьогодні деякі перспективи у цьому аспекті мають лише містечка Підкамінь, де розвинуто виробництво художньої (Гаварецької) кераміки, та Івано-Франкове, відоме своїми вишивками та художньою дерев'яною різьбою. Отже, попри наявність значного історично-геокультурного потенціалу містечок Львівської області, його використання у сучасних соціально-економічних умовах є обмеженим.

Внутрішня геопросторова організація та інфраструктура містечок Львівської області

Другою після людності важливою складовою сукупного суспільно-географічного потенціалу кожного поселення є його територія, що характеризується розмірами, конфігурацією, територіальним розподілом окремих елементів, особливостями забудови, різним рівнем забезпечення інженерною й соціально-культурною інфраструктурою. Основними чинниками, які визначили типологічні відмінності внутрішньої геопросторової організації сучасних містечок, є особливості природних умов, історико-генетичний тип поселення, наявність базових підприємств та шляхів сполучення. Сучасні містечка, які і у минулому мали міський статус, також відзначаються більш цілеспрямовано впорядкованою забудовою та наявністю історичного адміністративного центру. Найбільш планово-цілеспрямований характер мають ті дуже малі міські поселення, які формувалися в новітні часи як промислові центри. Основу їхнього

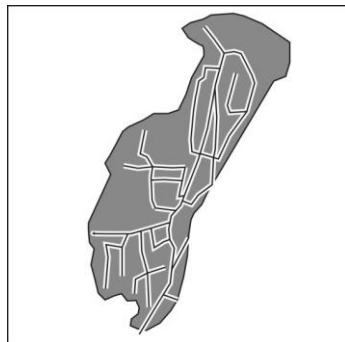
територіального планування уже визначали проектні організації відповідно до містобудівних критеріїв. Конфігурація та геопросторова структура безпосередньо поєднуються з типом забудови. Так, для компактних форм дуже малих міських поселень найбільш характерною є вулично-квартальна і комбінована забудова, менш поширеною – радіальна.

Отже, за геопросторовою структурою та забудовою в містечках Львівської області виділяємо такі основні типи: 1) компактний з прямокутноподібною квартально-вуличною забудовою (Добротвір, Гірник, Новий Калинів); 2) компактний з видовженою в одному напрямку квартально-вуличною забудовою (Меденичі, Сколе, Старий Самбір); 3) компактно-розчленований з квартально-вуличною забудовою (Красне, Брюховичі, Івано-Франкове, Рудно, Шкло, Моршин, Перемишляни, Радехів, Рава-Руська та ін.); 4) комбінований, з поєднанням вулично-квартальної, видовжено-лінійної чи радіально-лінійної забудови (Лопатин, Дашава, Буськ, Доброміль, Мостиська та ін.); 5) комбінований, з поєднанням скупченого ядра та безсистемно-організованих околиць (Глиняни, Жвирка, Журавно, Славське та ін.); 6) ланцюговий та ланцюго-видовжений з лінійно-вуличною та лінійно-рядовою формами забудови Бориня, Дубляни, Запитів, Підбуж) (рис. 5.3). Поширення більшої кількості варіантів геопросторової структури є характерним для містечок-селищ, оскільки більш різноманітними є й їхні історико-генетичні особливості, адже серед них є як поселення, сформовані за сучасними містобудівними критеріями (Гірник, Добротвір), так і порівняно недавно трансформовані сільські поселення зі спрощеним територіальним устроєм (Бориня, Підбуж). Саме тому яскраво виражена компактна просторова конфігурація з прямокутноподібною вулично-квартальною забудовою притаманна двом промисловим містечкам (Гірника, Добротвора) і лише частково характерна для Нового Калинова.

Особливості геопросторової структури нових містечок, побудованих згідно з містобудівними критеріями (Добротвір, Гірник, Новий Калинів) проявляються й у їхній дуже високій густоті населення (понад 2200 осіб/км²) та у високій частці забудованих земель (понад 60 %) і незначній питомій вазі сільськогосподарських угідь. Проблемою дальшого розвитку цих поселень є обмежені територіальні можливості росту, адже їхня загальна земельна площа є в десятки разів меншою від середніх у області значень. Квартально-вулична забудова є характерною і для низки інших містечок. Але в окремих випадках вона має видовжено лінійну конфігурацію (Меденичі, Сколе, Старий Самбір), зумовлену здебільшого фізико-



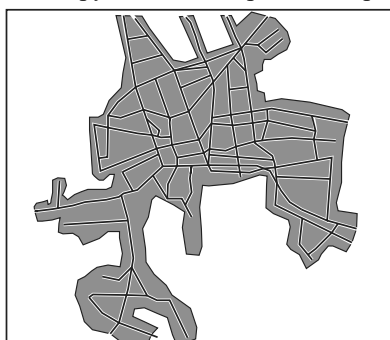
перший тип: Добротвір



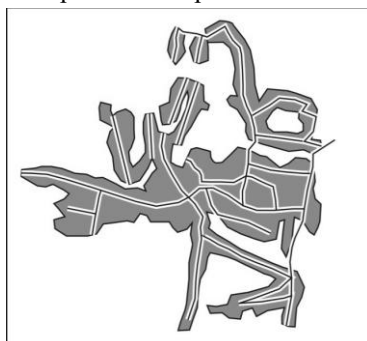
другий тип: Старий Самбір



третій тип: Брюховичі



четвертий тип: Лопатин



п'ятий тип: Глиняни



шостий тип: Бориня

Рис. 5.3. Приклади різних типів геопросторової структури містечок Львівської області

географічними чинниками, в інших випадках окремі частини поселень можуть бути відокремлені від інших як природними, так і комунікаційними об'єктами, формуючи компактно-розчленований тип просторової конфігурації (Івано-Франкове, Красне, Шкло, Брюхо-

вичі, Рудне, Підкамінь, Розділ, Куликів, Моршин, Перемишляни, Пустомити, Рава-Руська, Радехів, Ходорів). Наприклад, у селищі Брюховичі окремі квартали розділені смугами лісів, у селищі Рудно – лісосмугами та кільцевою дорогою, у селищі Красне – магістральними залізничними та автошляхами (рис. 5.4).

У більшості містечок-селищ співвідношення кількості квартир та кількості будинків є лише трохи більшим від одиниці, засвідчуючи велике переважаючі в цих поселеннях одноквартирних приватних будинків та відповідно одно- й двоповерхової забудови. Певний виняток у цьому аспекті становлять Гірник і Добротвір, де цей показник є більшим двох, та Брюховичі, Жвирка, Івано-Франкове, де кількість квартир переважає кількість будинків у півтора рази і більше. У містечках-містах цей показник є помітно більшим, особливо це стосується Нового Калинова, Моршина, Хирова, Рави-Руської та Рудок та містечок-районних центрів.



Рис. 5.4. Містечко Красне – вузлова залізнична станція

Індикаторами якості житлового фонду селищ є рівень забезпечення водопроводом, каналізацією, опаленням, газом, гарячим водопостачанням. У цьому аспекті, як свідчить аналіз статистичних даних, ситуація у багатьох містечках є дуже невідповідною міському способу життя. Найгіршим є становище у селищах Бориня та Стара Сіль: у Борині фактично немає постачання газу та гарячої води, низький рівень обладнання каналізацією, водопроводом та

опаленням, у Старій Солі дещо вищий рівень газозабезпечення, але ще більші проблеми з іншими видами обладнання житлового фонду. Далекою від міських стандартів є і ситуація в інших поселеннях цієї категорії. Тому перспективи дальшої трансформації містечок до рівня стандартів міського середовища потребуватимуть великих капіталовкладень у покращення інженерної інфраструктури.

Суспільно-географічні функції містечок Львівської області

В адміністративно-територіальному устрої України, який також є одним з основних чинників формування та розвитку поселень, містечка-селища є окремими адміністративними одиницями (селищами міського типу). Адміністративне значення містечок-міст Львівської області є більш різноманітним. Зокрема, серед них є одне місто обласного підпорядкування (Моршин), вісім міст-районних центрів (Буськ, Мостиська, Перемишляни, Пустомити, Радехів, Сколе, Старий Самбір, Турка). Районними центрами упродовж 1940-х років були також Белз, Бібрка, Великі Мости, Добромиль, Комарно, Рава-Руська, Рудки, Судова Вишня, Хирів, Ходорів. Зважаючи на важливість міського статусу для збереження потенціалу поселень, у перспективних моделях реформування адміністративно-територіального устрою знижувати сучасний адміністративний рівень містечок є недоцільно. З огляду на можливість формування об'єднаних територіальних громад в сільській місцевості саме містечка мають підстави стати центрами таких адміністративних одиниць, особливо за умови позитивних зрушень в розвитку їхнього господарства, передусім промисловості, яка найбільшою мірою у змозі забезпечити міцну економічну основу функціонування і містечок і прилеглих сільських поселень.

Однак на сьогодні рівень промислового розвитку селищ та дуже малих міст помітно відстає від соціальних та працересурсних потреб населення. Йдеться насамперед про недостатність великих і середніх промислових підприємств, які здатні забезпечити міцну економічну базу розвитку. Щодо містечок, то фактично жодне з них на Львівщині не стало помітним промисловим центром, хоча деякі з них для цього мали доволі сприятливі передумови. Окремими великими промисловими підприємствами, які фактично і мають містечкоформуючий характер, є Добротвірська ТЕС (сmt Добротвір) та ДП шахта “Відродження” поблизу сmt Гірник. Окрім селищ Добротвір та Гірник, перспективи формування промислових центрів були і в містечках Буськ, Добромиль, Івано-Франкове, Гніздичів, Красне, Пустомити, Рава-Руська, Радехів, Мостиська, Ходорів, Шкло, Щи-

рець. Зокрема, Буськ, Добромилі, Красне, Рава-Руська, Радехів, Ходорів мали всі передумови для того, щоб стати центрами харчової промисловості, Пустомити, Щирець – промисловості будівельних матеріалів тощо. Але через усю сукупність кризових явищ 90-х років ХХ ст., нерозуміння з боку регіональних владних середовищ важливості промислового розвитку більшість підприємств взагалі припинила свою діяльність, а багато інших опинилися у вкрай скрутному становищі. Тому на сьогодні в деяких містечках промислових підприємств або зовсім немає, або вони перебувають у нефункціональному стані. З огляду на такі економічні реалії серед містечок виділяється кілька поселень, які уже сформувалися і функціонують як рекреаційні центри. Це містечка Брюховичі, Східниця, Славське, Моршин. Поєднання ролі рекреаційних центрів з іншими суспільно-географічними функціями характерне для селищ Великий Любін, Верхнє Синьовидне, Немирів. Водночас містечка, розміщені у межах Львівської агломерації, мають підстави стати більшими центрами сфери послуг, враховуючи тенденції до винесення деяких об'єктів цієї галузі (готелів, розважальних комплексів) за межі центральної частини великих міст. Сприятливі передумови розширення сфери послуг завдяки транскордонній співпраці мають містечка Краковець, Рава Руська і Мостиська, де вже зараз у цій галузі помітне пожвавлення (згідно даних статистичного збірника Головного управління статистики у Львівській області “Діяльність підприємств сфери послуг у Львівській області”, Львів, 2011). Водночас важливо, щоб розвиток сфери послуг доповнювався чи поєднувався з розвитком промисловості та агробізнесу. Так само і містечко Красне, виконуючи роль вузлової залізничної станції, має значні підстави і для поліфункціонального суспільно-географічного значення.

Невелика роль дуже малих міських поселень у розвитку господарства, зокрема, промисловості Львівської області ще не свідчить про їхні обмежені суспільно-географічні функції, адже ці поселення є насамперед опорними центрами розселення сільського населення і, отже, соціального обслуговування сільської місцевості. Це особливо стосується двох гірських районів – Сколівського та Турківського, а також північно-східних – Золочівського, Бродівського, Радехівського, де порівняно меншою є густина міських поселень загалом. Так само значними є ареали впливу на сільську місцевість таких міст, як Рава-Руська, Судова Вишня, Ходорів, Рудки. Важливо, що ці поселення різною мірою мають й історичний досвід виконання функцій центрів обслуговування у сільській місцевості і достатньою мірою необхідний інфраструктурний потенціал. В процесі

розвитку туризму та рекреаційного господарства останнім часом дещо покращилися суспільно-географічні передумови для виконання центрально-організуючих соціальних функцій селищами Славське та Верхнє Синьовидне. Центральним містом для значної за площею сільської місцевості є Глиняни, однак сукупний потенціал цього поселення ще не дає йому змоги на належному рівні забезпечувати потреби прилеглої округи.

Насамкінець зазначимо, що проблема активізації ролі містечок потребує як глибокого концептуального осмислення проблеми, так і створення необхідних економічних і політичних передумов практичної реалізації. Зокрема, важливо не допустити гіперконцентрації соціально-економічного життя у столиці та великих містах-регіональних центрах, створити передумови соціальної і громадсько-політичної самоорганізованості містечок, забезпечити збалансування структури розселення через формування оптимальних співвідношень між великими, середніми та малими міськими поселеннями.

- ДЖАМАН, В. О. (2003): *Регіональні системи розселення: демографічні аспекти*. Чернівці, Рута, 392 с.
- ДНІСТРЯНСЬКИЙ М. С. (2000): *Україна в політико-географічному вимірі*. Львів, ЛНУ імені Івана Франка, 310 с.
- ДОЦЕНКО А. І. (2010): *Територіальна організація розселення (теорія та практика)*. Київ, Фенікс, 536 с.
- ЗАСТАВЕЦЬКИЙ Т. Б. (2005): *Система міських поселень агропромислового регіону в умовах трансформації суспільства*. Тернопіль, РВВ ТНПУ, 160 с.
- ІВЧЕНКО А. (2000): *Містечка України*. Довідник. К, ДНВП "Картографія", 184 с.
- КУБІЙОВИЧ В. (1996): *Наукові праці*. Т.1. Париж-Львів, 800 с.
- МАЗУРОК О. С. (1990): *Города западноукраинских земель эпохи империализма*. Львов, Свит, 156 с.
- МЕЗЕНЦЕВ К., МЕЗЕНЦЕВА Н. (2016): *Міста України: мозаїка в просторі, що змінюється. У: Соціально-географічні виклики в Східно-Центральній Європі на початку XXI ст. і пошуки адекватних відповідей*. Берегово, с. 34-42.
- KNOX, P. L., MCCARTHY, L. M. (2012): *Urbanization: An Introduction to Urban Geography*. Pearson, 459 p.

6. Міські поселення Луганщини: нові виклики на фоні старих проблем

Ірина Мельник

Луганщина – східний форпост України, частина Донбасу, старопромисловий та високоурбанізований регіон. В умовах зміни парадигми розвитку держави, переходу до ринкової економіки міські поселення регіону зіткнулись з комплексом проблем, потребують нової концепції розвитку. Мета даного дослідження – виявити сучасні проблеми міських поселень Луганщини та окреслити пріоритетні напрями їх розвитку у нових геополітичних реаліях. Інерційний, за індустріальним сценарієм розвиток більшості міських поселень регіону за часів незалежної України був фактично підтриманий політикумом, крупними внутрішніми інвесторами, населенням. Так і не було розв'язано низку економічних проблем, зберігаються диспропорції в структурі міського середовища, соціальні та екологічні проблеми. Серед нових викликів – припинення війни на Сході, повернення контролю з боку України над своїми територіями, відновлення економіки і повноцінного життя в поселеннях, залучення додаткових ресурсів розвитку в умовах інвестиційної непривабливості регіону, їх раціональне використання, перехід від інерційного розвитку до інноваційного тощо. Який сценарій подальшого розвитку міст: індустріальний (за умов модернізації) чи постіндустріальний? Чи можуть бути пристосовані території та інфраструктура старопромислових поселень Луганщини під нові сценарії розвитку?

Ключові слова: міське поселення, розвиток, проблеми, трансформації, монопрофільність, депресивність, Луганська область

Міста – це в певному сенсі організми, але водночас – найбільше творіння людини. Вони мають надзвичайно складну будову, устрій, структуру, вони ростуть, вони зменшуються, а якщо втрачають сенс свого існування – вони вмирають. Місто можна ” віднайти заново ”. Чи можуть міста помирати? Так.

Блер Рубл

У різноманітті міст України особливе місце посідають міста старопромислових регіонів. Це особливий тип міських поселень, об'єднаних своїм походженням, господарською спеціалізацією, специфічним міським ландшафтом, яскраво вираженою ментальністю населення, способом його життя і традиціями господарювання. Регіональна специфіка цих поселень проявляється в комплексі еко-

номічних, соціально-демографічних та екологічних проблем, ”які по праву претендують поповнити об’єктно-предметну область подальших суспільно-географічних досліджень“ (Яковлева, Закотнюк 2013).

Осередком найбільшої концентрації міст і селищ міського типу в Україні є Донбас – високоурбанізований і старопромисловий район, що на схемах соціально-економічного районування завжди виділяється у складі Донецької та Луганської областей. Маючи багато спільного, ці два регіони водночас є дуже різними за багатьма ознаками. Так за ступенем диверсифікованості структури економіки, рівнем інноваційного розвитку, густотою населення та міських поселень Луганщина значно поступається Донеччині. То ж саме Луганська область є тим ”полігоном“, на прикладі якого якнайкраще можна проаналізувати сучасні проблеми міських поселень старопромислового регіону.

Міста Донбасу завжди цікавили дослідників. Сучасна наукова ”скарбниця“ знань про розвиток міських поселень Луганської області налічує значну кількість праць представників різних наук – економіки, географії, історії, містобудування, соціології, екології та ін. Серед географів вагомий внесок у вивчення системи міського розселення Луганської області як складової систем більш високих ієрархічних рівнів зробили в різні часи Н. Блажко, А. Краснопольский, Я. Бондаренко, Ю. Пітюренко, П. Коваленко, А. Степаненко, Т. Дробішевська, А. Доценко, Г. Заваріка (Краснопольський 1968, 1972; Бондаренко и др. 1977; Пітюренко 1963; Пітюренко 1972; Коваленко 1994; Дробышевская 1993; Доценко 1994; Заваріка 2012). Промисловий потенціал міст (міських агломерацій) Луганщини досліджували Г. Підгрушний, С. Іщук, О. Гладкий, суспільно-географічні аспекти розвитку малих та середніх міст – І. Мельник (Підгрушний 2009; Гладкий 2008; Мельник 2006). Відомості (тепер вже – глибоко ретроспективні) про міські поселення Луганщини містяться в багатотомному енциклопедичному виданні ”Історія міст і сіл Української СРСР“ (том ”Луганська область“), а також у довіднику ”Міста України“ (Пономаренко 1976; Ковтун, Степаненко 1990). Узагальнена інформація про соціально-економічний стан міських поселень Луганщини, їх функціональні типи знайшла відображення в законодавчо-нормативних документах (Закон України ”Про затвердження Загальнодержавної програми розвитку малих міст України“ (від 04 березня 2004 року), Постанова Кабінету Міністрів України ”Про основні напрями забезпечення комплексного розвитку малих монофункціональних

міст“ (від 17 березня 2000 року) та ін. Більш широко, але опосередковано, проблеми міських поселень Луганщини висвітлюються у працях вітчизняних та зарубіжних вчених, які вони присвятили ”соціалістичним містам“, мономістам, старопромисловим та депресивним районам.

Автор повністю розділяє думку Т. Дробішевської про те, що *проблеми розвитку міст Донбасу не мають прямих аналогів у світовому процесі урбанізації (Дробішевская 1993)*, а наявні урбаністичні дослідження є недостатніми, а подекуди такими, що втратили свою актуальність. Починаючи з весни 2014 року міські поселення Луганщини опинилися перед найбільшими після 1945 року загрозами для свого існування, які зумовлені збройним протистоянням на Сході України. Виходячи з оптимістичного сценарію розвитку подій вважаємо за головну мету даного дослідження проаналізувати стан і сучасні проблеми міських поселень Луганщини та окреслити пріоритетні напрями їх розвитку у нових геополітичних реаліях. Основними завданнями, що вирішувались у ході дослідження, стали: загальна характеристика міських поселень Луганської області, узагальнення підсумків їх розвитку в пострадянський період, географічне структурування проблематики міських поселень з огляду на сучасну геополітичну ситуацію; визначення пріоритетних завдань їх розвитку на найближчу перспективу.

В основу дослідження покладено регіональний підхід, концепції регіонального розвитку (незбалансованого розвитку, сталого розвитку), теорії системи розселення, опорного каркасу, функціональної спеціалізації міських поселень. Вивчення сучасних проблем міських поселень регіону здійснено з використанням конкретно-історичного контексту, який слугує специфічним ”фоном“, розширює можливості порівняльних оцінок та підвищує об’єктивність аналізу. Емпіричними методами, використаними в дослідженні, є метод експертних оцінок, статистичних угруповань і порівнянь.

Інформаційною базою для написання статті слугували нормативно-довідкові та статистичні матеріали (Державної служби статистики України, Головного управління статистики в Луганській області), фактичні матеріали, що містяться в монографічних та інших роботах вітчизняних вчених, результати досліджень, проведених особисто автором, офіційні повідомлення.

Загальна характеристика міських поселень Луганщини

Історично, на хвилі індустріалізації в межах сучасної Луганської області сформувалась розвинута система розселення, основу

якої складають міські поселення – 37 міст (за їх кількістю Луганщина поступається лише Донецькій та Львівській областям) та 109 селищ міського типу (другий показник після Донецької області). У міських поселеннях сконцентрована переважна більшість населення регіону, а саме – 86,8 % (на 01 січня 2015 року). Проте рівень урбанізації регіону є нижчим з огляду на поширення малих міських поселень – міст та селищ з низьким рівнем благоустрою. Багато з них фактично не відповідають тим критеріям, за якими поселенню в Україні надається статус міста або селища міського типу.

Особливістю системи розселення Луганщини є нерівномірність і контрастність, адже більшість поселень (міст, селищ міського типу) сконцентрована у південній старопромисловій її частині. Незначна середня відстань між містами півдня (9–11 км) свідчить про дуже високий рівень господарського освоєння території. У цій частині області всі міста входять до складу локальних систем розселення (Луганської, Стахановсько-Алчевської та ін.). Північна ж частина області є великою аграрною провінцією з щільністю населення 14–19 осіб на км².

Мережа міст формує кістяк території регіону, концентруючи населення, промислову та соціальну інфраструктуру. Найбільші з міст слугують центрами економічної активності, ”організують” навколо себе рух населення, ресурсів, товарів, інформації тощо, а також слугують ядрами агломераційних утворень. Менші міські поселення виконують функції спеціалізованих промислових центрів або ”тримають на собі” сільську периферію, надаючи нечисленні, але такі необхідні периферійним районам послуги.

Абсолютна більшість міст і селищ міського типу регіону набула свого міського статусу за радянських часів. Сучасна карта міського розселення Луганської області відображає географію індустріального освоєння Донецького вугільного басейну та фіксує історичну пам’ять про радянські п’ятирічки та нечувані темпи зведення промислових гігантів. Характерним для регіону явищем є поширення мономіст, серед яких переважають ”ресурсні” (шахтарські) поселення. Відзначимо, що приклади монофункціональності зафіксовані тут не лише серед малих, але й серед середніх (50–100 тис. мешканців) та великих (100–250 тис.) міст. Прикладом є середні міста Довжанськ (до 2016 року – Свердловськ), Ровеньки (вугільна промисловість) та великі міста Северодонецьк (хімічна промисловість), Алчевськ (чорна металургія). Монопрофільність зумовлює жорстку залежність можливостей, темпів і напрямів розвитку таких поселень

від фінансово-економічного "добробуту" підприємств однієї галузі або навіть одного підприємства.

Разуючий візуальний досвід, який часто описують західні відвідувачі, згадуючи "соціалістичні міста", – це одноманітність, що найбільше виявляється в монотонності міської архітектури та малих архітектурних форм (*Шліпченко 2012*) – це те, що притаманне більшості міських поселень на Луганщині. Типова забудова поєднується з деформованим, індустріальним ландшафтом. Поясненням одноманітності міст є пріоритет виробничих потреб над соціальними та прагнення тодішньої влади в найкоротші строки забезпечити житлом "будівничих соціалізму". Деякі дослідники вказують і на волонтаристські ідеологічні причини такої одноманітності, коли планувальники в соціалістичних суспільствах, мабуть, намагалися створити одноманітні житлові зони згідно з марксистсько-ленінськими принципами знищення соціальної сегрегації (*Шліпченко 2012*).

Серед інших характерних рис міського середовища на Донбасі дослідники визначають "хаотичне" розміщення функціональних зон міст; значну площу промислових територій, розташованих у міських межах; значні території контактено-стиківих зон між промисловою й селітебною зонами, хаотичність їх використання без дотримання санітарно-захисних зон; наявність значної кількості забруднених територій; пересіченість і розділення території міст на окремі частини залізничними шляхами (*Мозговий 2011: 130-131*).

Історичні особливості виникнення, заселення та подальшого розвитку міських поселень, їх господарська спеціалізація та виробничі зв'язки, умови зайнятості працівників, своєрідність міського середовища та інші фактори зумовили формування специфічної регіональної ідентичності населення з ментальністю, стереотипами та поведінкою "радянської людини". Для міських поселень Луганщини характерний етнічно мішаний склад їх мешканців, у якому значна частка припадає на осіб з подвійною російсько-українською етнічною самосвідомістю.

Найбільш помітними підсумками розвитку міських поселень Луганщини у *пострадянський період* стали:

1) *Демографічна трансформація міських поселень та втрати людського потенціалу* (рис. 6.1, 6.2). В урбаністиці немає єдиної точки зору щодо того, який відсоток населення повинно втратити місто, щоб вважати його "депресивним" або "кризовим". Американський економіст Р. Роуланд назвав значною втрату населення більше ніж 5 % за десятиріччя. Вивчаючи міста Уральського

району (РФ), С. Баканов визначив депресивними ті з них, що за 30-ти річний період втратили не менше 10 % населення, причому негативна динаміка в них зберігалась на всіх відрізках часу досліджуваного періоду (Баканов 2003). У Луганській області за період з 1989 року по 2015 рік (за 25 років) офіційно фіксована чисельність наявного населення у містах скоротилась на 22 %, у селищах міського типу – на 24 %.

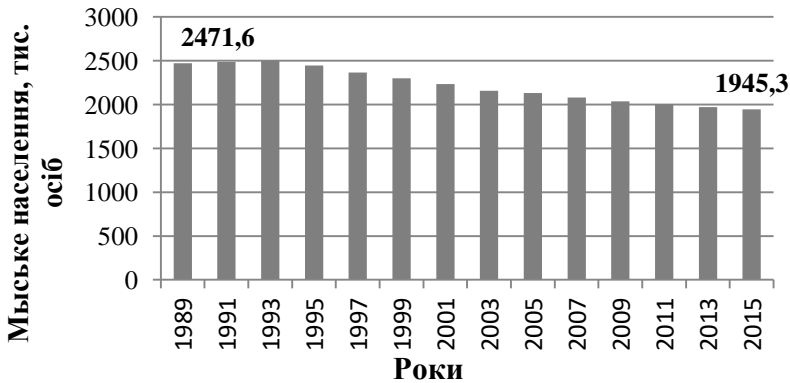


Рис. 6.1. Динаміка чисельності міського населення Луганської області в 1989–2015 роках

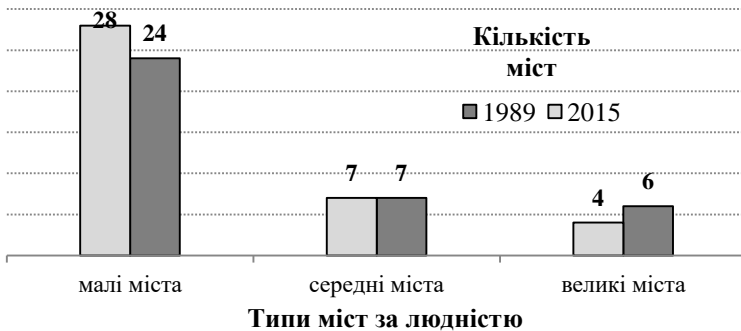


Рис. 6.2. Зміни в урбаністичній структурі Луганської області за 1989–2015 роки

У цілому по міських поселеннях втрати склали 543 тис. осіб, що еквівалентно зникненню з карти п'яти "міст-стотисячників". Відзначимо, що всі без винятку міські поселення протягом зазначеного періоду мали негативну динаміку, але різної інтенсивності.

Чинниками їх демографічної деградації стали депопуляція у поєднанні з від'ємним сальдо міграції.

Негативні демографічні тенденції позначились на урбаністичній структурі Луганської області. За період з 1989 по 2014 роки кількість великих міст в області зменшилась (з шести до чотирьох), а малих – зросла (з 26 до 28). Група найменших міст з чисельністю населення до десяти тисяч осіб (нижче законодавчо встановленої межі для віднесення поселення до категорії міст) поповнилась ще трьома містами, що свідчить про процес дезурбанізації.

2) *Деіндустріалізація і, як наслідок, втрата традиційних функцій багатьма міськими поселеннями.* Деякі з міст і селищ внаслідок закриття шахт або інших об'єктів індустрії перетворились на депресивні і глибоко дотаційні (міста Кадіївка (до 2016 року – Стаханов), Голубівка (до 2016 року – Кіровськ), Брянка, Міусинськ, Первомайськ та ін.). Найбільш вражаючим за своїми соціальними наслідками став період з 1995 по 2001 роки, який ознаменувався масовим закриттям вугледобувних підприємств без створення альтернативних місць прикладання праці, що поставило на межу виживання населення багатьох шахтарських міст. За цей час було ліквідовано половину шахтного фонду Луганської області.

Подальша приватизація шахт дещо уповільнила процес згорання вугільної промисловості. З приходом у регіон крупних холдингів, таких як Індустріальний союз Донбасу, ДТЕК, стабілізувався економічний стан міських поселень південно-східної частини області, де зосередився основний (понад 85 %) видобуток вугілля. Деякі з шахт, приречених державою на ліквідацію, відновили роботу, чого не можна сказати про машинобудування, яке продовжило занепадати. Основними характеристиками міської деіндустріалізації стали скорочення загальної чисельності зайнятого населення та перерозподіл вивільнених із промисловості працівників у сферу послуг (передусім – у торгівлю).

3) *Посилилась соціально-економічна диференціація поселень та розрив в рівні життя їх мешканців.* Найшвидше адаптувався до умов ринкової економіки обласний центр – м. Луганськ, де помітно зросла частка зайнятих в управлінні, освіті, медицині, банківській сфері, помітно оновились соціальна інфраструктура. Відносного “добробуту” досягли великі та середні міста – центри локалізації “успішних підприємств” (міста Алчевськ, Сєверодонецьк, Лисичанськ, Ровеньки, Довжанськ, Сорокине (до 2016 року – Краснодон)). На противагу їм, інші міста і селища міського типу продовжили занепадати.

4) У результаті "вибуття" великої кількості промислових об'єктів зменшився виробничий тиск на довкілля, але з'явилися *нові екологічні проблеми техногенного характеру*: наслідки неякісного виконання технічних проектів закриття вуглевидобувних підприємств, підтоплення поселень, "місячний ландшафт" у результаті хижачького видобутку вугілля у копанках (малих шахтах з неповним переліком дозвільних документів) (Головнев 2013).

5) Особливої гостроти набули *соціальні проблеми*: низькі стандарти життя в більшості малих міст і селищ міського типу, незадовільна (в окремих поселеннях – кризова) медико-демографічна та криміногенна ситуація. У кінцевому підсумку, усе це стало сприятливим фоном для розгортання на Сході збройного протистояння, ініційованого та фінансованого сусідньою державою.

Інерційний, за індустріальним сценарієм розвиток більшості міських поселень регіону за часів незалежної України був фактично підтриманий політикумом, крупними внутрішніми інвесторами, населенням. Так і не були розв'язані економічні проблеми: збереження монопрофільності не лише малих, а й середніх міст, депресивність, консервація технологічної відсталості виробництва та ін.

Сучасні проблеми міських поселень Луганщини

Сучасна проблематика міських поселень регіону мала б розглядатися диференційовано, у розрізі таких їх регіональних груп: індустріальний південь/аграрна північ, стара гірничопромислова зона із значною концентрацією депресивних поселень/"нова" гірничопромислова зона з рентабельними шахтами; обласний центр/периферія тощо. Але останні політичні події (масштабний військово-політичний конфлікт, локалізований у межах двох східних областей) зробили абсолютно реальним новий рубіж – "лінію розмежування" або "лінію зіткнення", яка відрізає від Луганщини так звану непідконтрольну Україні частину території, що потребує просторового переформатування будь-яких наукових розвідок на Донбасі.

Лінія зіткнення – це система населених пунктів з прив'язкою до місцевості, яка має версії юридичні (документи, що додаються до Мінських домовленостей, та Розпорядження Кабінету Міністрів з переліком відповідних поселень) та фактичні (реально контролювані Збройними силами України позиції на місцевості). Станом на жовтень 2016 р. на Луганщині здійснювати перехід крізь лінію зіткнення дозволялось цивільному населенню лише в районі Станиці Луганської, де обладнано пункт пропуску (рис. 6.3).



Рис. 6.3. Напівзруйнований вибухом міст через річку Сіверський Донець в районі смт Станиця Луганська – єдиний пішохідний перехід на Луганщині, яким щодня крокують тисячі людей з невідконтрольної території Луганської області ”в Україну“ і назад (2016 рік)

У розпорядженні Уряду ”Про затвердження переліку населених пунктів, на території яких органи державної влади тимчасово не здійснюють свої повноваження, та переліку населених пунктів, що розташовані на лінії зіткнення“ (зі змінами) виділяються, таким чином, дві групи поселень. Перша група – неконтрольовані українською владою поселення (рис. 6.4). У Луганській області до цього переліку увійшли міста обласного підпорядкування Луганськ, Алчевськ, Антрацит, Брянка, Голубівка, Хрустальний (до 2016 року – Красний Луч), Сорокине, Первомайськ, Ровеньки, Довжанськ і Кадіївка (до 2016 року – Стаханов), а також всі населені пункти Антрацитівського, Сорокинського, Лугунинського, Перевальського, Довжанського і Слов’яносербського районів (*Про внесення змін... 2015*). Друга група (клас особливої небезпеки для проживання) – населені пункти на лінії зіткнення – чотири малих міста – Щастя, Попасна, Гірське, Золоте (крім Золотого-5), три селища міського типу – Станиця Луганська, Петрівка, Новотошківка та 42 сільських поселення. Сучасні проблеми цих груп поселень мають специфічний характер, зумовлений їх особливим статусом. У зв’язку з тим, що деякі райони виявились ”розірваними“, у законодавчому порядку були зроблені відповідні зміни меж адміністративно-територіальних одиниць – Перевальського та Попаснянського, а

також Новоайдарського та Слов'яносербського районів (Про зміни в адміністративно-територіальному... 2014a, 2014b).

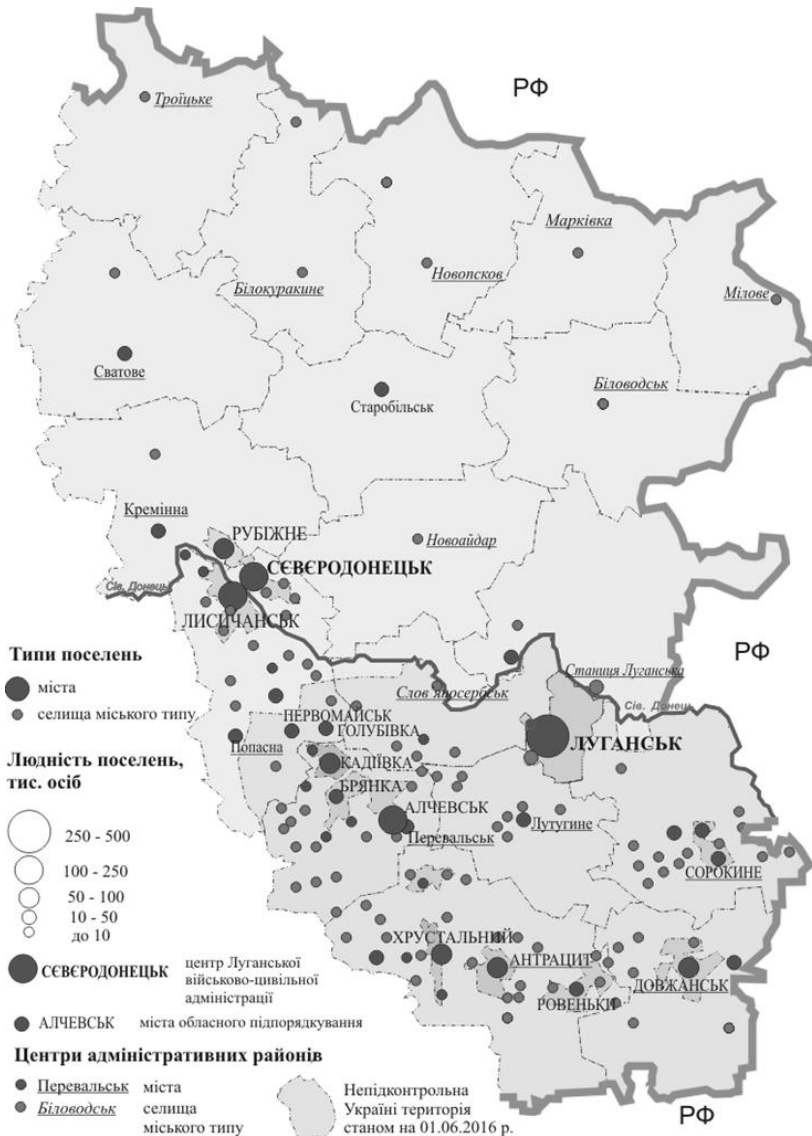


Рис. 6.4. Система міського розселення Луганської області (станом на 01 червня 2016 року)

Міські поселення на непідконтрольній Україні частині Луганської області. У результаті військово-політичного протистояння, на непідконтрольній Україні території залишилась менша за площею, але більша за демографічним та поселенським потенціалом частина регіону з основною міською агломерацією з центром у м. Луганську. Більшість міських поселень у цій частині області до початку вищезазначених подій мали комплекс проблем "старопромислових поселень".

Унаслідок перебування під контролем незаконних збройних формувань три з чотирьох агломерацій Луганської субрегіональної системи (Південно-Луганська, або Краснолуцька, Центральнo-Луганська, або Алчевсько-Стахановська та Луганська) зазнали найбільших людських втрат і руйнувань промислових об'єктів, виробничої й соціальної інфраструктури. У мережі міст і селищ міського типу, зосередженій у південній індустріальній частині регіону, що опинилася в епіцентрі воєнних дій, через знищення системи транспортного й інженерного сполучення, а також житлового фонду пошкоджено сформований раніше опорний каркас міської системи розселення та ускладнено міжпоселенські зв'язки (*Горбулін та ін. 2015*).

Цікава ситуація склалася з підприємствами, що формують економічну базу поселень. Частина промислових об'єктів не припинила роботу під час війни. Їх власники перереєстрували підприємства в Україні, налагодили рух сировини та готової продукції за новими маршрутами та продовжили виплату заробітної плати в гривнях своїм працівникам (Алчевський металургійний комбінат, шахти компанії ДТЕК "Ровенькиантрацит", "Свердловськантрацит", "Краснодонвугілля", "Комсомолец Донбасу") та деякі інші. Так, серед підприємств, які отримали на лютий 2015 року за погодженням з Державною фінансовою службою України право на провезення сировини/продукції через лінію розмежування, були виключно підприємства машинобудівної, металургійної, вуглевидобувної галузі (*Перспективи окупованого... 2015*).

На деяких підприємствах (найбільш цікавих та перспективних) здійснено демонтаж обладнання і вивезено його на територію Росії (ЗАТ "Луганський машинобудівний завод імені Пархоменко", ВАТ "Машинобудівний завод – 100", ПАТ "Завод гірничорятувальної техніки "Горизонт", ПАТ "Луганський патронний завод", ТОВ "ПОЛІ-ПАК" та ін.) (за повідомленням представника Головного управління розвідки МО України В. Скібіцького, березень 2016). Велика кількість переважно малих та середніх підприємств, які ра-

ніше забезпечували поповнення бюджетів міських поселень, припинили свою роботу або евакуювались на територію за межами АТО. Разом з тим, активно працюють борошномельні, кондитерські, олійні, хлібопекарські, молоко-, м'ясопереробні, харчосмакові, лікєро-горілчані та пивоварні підприємства, які знаходять збут своєї продукції. Окремі промислові об'єкти намагаються відновити роботу, виконуючи військові замовлення (ремонт техніки). Після припинення активної фази військових дій у міста повернулася частина населення, що сприяло активізації місцевого дрібного та середнього бізнесу, налагодженню системи зв'язку, енергопостачання більшості міських поселень. Фактично відновлено систему збирання податків, працює казначейство та інші управлінські структури. Сферу освіти та охорони здоров'я представлено майже тими ж закладами, які функціонували до війни. У містах активно працюють житлово-комунальні служби, на що у соціальних мережах часто вказують мешканці окупованих районів. Здійснюється часткова транспортна, економічна та гуманітарна інтеграція тимчасово втрачених територій у простір Росії.



Рис. 6.5. Оголошення на зупинці маршрутних таксі на вулиці Радянська в м. Луганську. Активізація приватних перевізників (доходний бізнес) та зміни в географії перевезень як відгуки на нові економічні та політичні реалії (2016 рік)

Зазначені процеси відбуваються в умовах високого рівня мілітаризації та криміналізації території, повної політичної невизначеності, супроводжуються різким збіднінням та зубожінням найменш захищених категорій населення, падінням рівня життя всього населення тощо. Найгірша ситуація склалась у тих невеликих міських поселеннях, які втратили критично велику чисельність своїх мешканців і, скоріш за все, не підлягатимуть відновленню. Відсутність достовірної статистичної інформації про стан міських поселень на непідконтрольній території унеможливує з'ясування масштабів гуманітарної катастрофи.

Міські поселення на підконтрольній Україні частині Луганської області. Північна частина Луганщини (контрольована Україною) охоплює 12 (із 18) адміністративних районів області, а також три (із 14) міста обласного підпорядкування (Северодонецьк, Лисичанськ, Рубіжне). У межах зазначеної території станом на 01 січня 2015 року офіційно проживало, за розрахунками автора, 718,9 тис. осіб, з яких 71,7 % склали мешканці міст і селищ міського типу.

Північна Луганщина являє собою просторово асиметричний простір, у якому майже виокремлено функціонують, з одного боку, Северодонецько-Лисичанська агломерація з сумарним півмільйонним населенням та, з іншого боку, велика аграрна периферія, належним чином не забезпечена містами як "точками росту" своїх територій (Старобільська субрегіональна система розселення). Функції "регіональних столиць" тут виконують переважно селища міського типу. Виняток становлять Кремінський, Сватівський та Старобільський райони, адміністративними центрами яких є малі міста. Така асиметричність простору підсилена конфігурацією залізничного сполучення, яке не з'єднує, а, навпаки, розділяє цю частину області. У майже меридіональному напрямку Північну Луганщину перетинають дві паралельні залізниці, одна з яких лише частково проходить по території регіону, а інша, що тягнеться від кордону з Російською Федерацією в бік окупованої території, не використовується.

У територіальному поділі праці Северодонецько-Лисичанська агломерація спеціалізується на хімічній та нафтохімічній промисловості (рис. 6.6), що в свій час дало привід називати її "Бермудським трикутником" з огляду на екологічну небезпеку гігантів хімічної індустрії. У результаті приватизації держава втратила контроль над ситуацією в хімічному комплексі регіону. Упродовж останніх років конкурентоспроможність базових підприємств визначалася здатністю їх власників забезпечити стабільні поставки енергосировинних ресурсів (природного газу, нафти) за прийнятними цінами.

Нестабільна робота підприємств вплинула на функціонування суміжних, обслуговуючих виробництв та інфраструктурних комплексів, ”обвалила“ ситуацію на локальному ринку праці. Разом з тим, перенесення до м. Северодонецька функцій обласного центру Луганської обласної військово-цивільної адміністрації активізувало непромислові види діяльності – управління, освіту, охорону здоров’я, що є позитивним явищем. Зросло транспортне значення Северодонецько-Лисичанської агломерації, до якої прямує єдина, що функціонує, залізнична гілка, яка зв’язує Луганщину з іншими регіонами (передусім Київським та Харківським) та забезпечує транзит пасажирів, у т. ч. у напрямку нечисленних коридорів через пункти пропуску в зону АТО.



Рис. 6.6. Містоутворююче підприємство ПАТ ”Северодонецьке об’єднання Азот” (м. Северодонецьк). Через труднощі з електропостачанням (нестабільна робота Луганської ТЕС, пошкоджені ЛЕП) існують проблеми з повноцінним відновленням роботи цього гіганту азотної хімії

Через своє асиметричне положення та віддаленість від більшості інших регіонів аграрної спеціалізації Северодонецько-Лисичанська агломерація не має на них суттєвого впливу. Важливим міжрегіональним центром тяжіння є мале місто Старобільськ,

що має вигідне центральне й транспортно-географічне положення в північній частині Луганської області. Будучи центром Старобільської субрегіональної системи розселення, Старобільськ після подій 2014–2015 років перетворився на містечко освітян та військових, які є основними платниками податків у місцевий бюджет.

Щодо інших міських поселень (сmt Біловодськ, Троїцьке, Білокуракине), то їх стан багато в чому визначається відповідним статусом – прикордонним, периферійним, прифронтовим. Рівень соціально-економічного розвитку селищ міського типу не відповідає потребам відповідних адміністративних районів. Вузька сфера прикладання праці та проблеми зайнятості підсилюють міграційний вплив населення, що, у свою чергу, негативно впливає на стан об'єктів соціальної сфери. Зміна геополітичних реалій призвела, з одного боку, до посилення периферійності цих поселень, з іншого – відкрила можливості для налагодження нових економічних зв'язків у новому просторовому форматі.

Міські поселення у прифронтовій зоні, які максимально наближені до лінії зіткнення, – це найбільш проблемна категорія міст і селищ, що має високий рівень небезпеки для проживання населення. Під час активної фази бойових дій було зруйновано велику кількість об'єктів виробничої та соціальної інфраструктури, пошкоджено дороги. Околиці прифронтових поселень потребують розмінування. Забезпечення енерго-, тепло- та водопостачання є нестабільним. Ці поселення втратили значну частину свого населення. Локалізація тут військових, з одного боку, забезпечує захист місцевого населення, з іншого, збільшує ризик обстрілів.

Виклики та перспективи

Немає потреби доводити, що нові геополітичні реалії та політична ситуація не залишають місця для реалізації довгострокової стратегії розвитку міст Луганщини, як і інших поселень регіону. Припинення війни на Сході, повернення контролю над тимчасово втраченими окупованими територіями, їх реінтеграція в політичний та економічний простір України – все це залежить від великої кількості зовнішніх та внутрішніх факторів. Стратегії розвитку міст, усього міського розселення Луганщини залежатимуть від того, який статус матиме регіон, яку роль йому буде відведено в Україні. Йдеться про масштабне бачення щодо тимчасово окупованих територій в усій поліаспектності поставленої проблеми. Якщо лінія зіткнення буде і надалі визначати умови "існування" Луганської області, то, ймовірно, за нею міцно закріпиться статус аграрно-

індустріального регіону. Існують й інші бачення проблеми, наприклад, перетворення північної частини області на мілітаризований фронтір України, який може стати важливою складовою системи європейської безпеки (Вихров 2016).

Крім загроз, пов'язаних з продовженням війни та невизначеністю перспектив, перед міськими поселеннями Луганщини постали й інші серйозні виклики, які неминуче і кардинально змінять їх майбуття: демографічні втрати, руйнування економічного потенціалу, негативний для будь-яких інвестицій імідж прифронтової та політично нестабільної території тощо.

Соціально-демографічні виклики проявляються у втратах населення та погіршенні якості людського капіталу. Якщо врахувати наслідки останніх гучних подій на Сході, а саме – величезну кількість внутрішніх переселенців та біженців, наляканих війною та ідеологічно незгодних з “новим режимом“, що встановився на непідконтрольній Україні території, то сучасні людські втрати міських поселень Луганщини можна оцінити як масштабні. За повідомленнями управління ООН у справах біженців, зроблених в травні 2015 року, кількість внутрішньо переміщених осіб в Україні досягла 1,4 млн. осіб. До цього слід додати ще й тих, хто мігрував до Росії. Значні втрати людського потенціалу фіксуються також внаслідок загибелі мирних жителів цих регіонів у ході воєнних дій, а також значного погіршення їхнього здоров'я та передчасної смерті (на жаль, статистики справжніх розмірів цих втрат немає) (Антонюк 2015).

Пріоритетним завданням, яке має вирішуватись на рівні країни та регіону, є повернення населення (у першу чергу, економічно активної його частини) та примирення в умовах наявного ідеологічного протистояння, яке поділило соціум на два ворогуючих табори. З огляду на потужні зовнішні фактори, достовірних механізмів вирішення зазначеної проблеми на сьогодні немає. У будь-якому разі, шляхи виходу з кризи лежать у політичній площині. Умовою відновлення демографічного потенціалу міст є безпека та наявність перспективи для Донбасу в Україні. Ця перспектива має бути визначена у вигляді спільного бачення шляху розвитку, тобто стратегії, узгодженої з усіма зацікавленими сторонами та схваленої на державному рівні. Один з варіантів такої стратегії розроблено в 2015 році науковцями НАН України (Лібанова 2015).

За умов збереження розмежування регіону на дві частини актуальним завданням слід визначити створення так званих “міграційних“ міських поселень, що мали би пріоритет у відбудові нових житлових приміщень для переселенців, які хотіли б залишитись на

Луганщині. Житло і робота – це дві основні взаємопов’язані проблеми, на вирішення яких мають бути спрямовані зусилля держави та регіональних органів влади. Навіть попри тимчасовість перебування переміщених осіб у цих поселеннях, міські та селищні громади у найдешевший спосіб отримали б готових фахівців (управлінців, освітян, медиків), підприємців, що позитивно вплинуло б на економічну ситуацію в поселеннях. Для зменшення навантаження на ринок праці міст і селищ з боку переселенців слід запустити механізм компенсації втрат на житло за умов створення ними нових робочих місць. Активізація будівельних робіт – це додаткові робочі місця. Слід передбачити перспективи переселення частини населення з південної в північну частину Луганській області.

Одним із способів уповільнити міграційний вплив молоді є всебічна підтримка освітніх закладів III-IV рівнів акредитації, які перемістилися з півдня Луганської області в її північну частину (міста Северодонецьк, Рубіжне, Старобільськ, Кремінна). Це дозволить утримати в регіоні не лише молодь, а й висококваліфікованих фахівців, створити високоінтелектуальне середовище. За умов належного інвестування можна побудувати університетське містечко з сучасною інфраструктурою. Слід стимулювати й активність самих ВНЗ у грантовій діяльності.

Очевидно те, що частина переміщених осіб та біженців уже ніколи не повернеться на Донбас. Йдеться про тих людей, які ”вросли“ в нові місця, перенесли туди свій бізнес, знайшли для себе гарні перспективи кар’єри або в цілому – кращі умови життя. Серед них – значна частка представників еліти (наукової, технічної, творчої) та середнього класу, тобто тих людей, які здатні створювати робочі місця і привносити інновації. Разом з тим, як точно відзначив М. Віхров ”свого часу СРСР зміг накачати Крим військовими пенсіонерами та відставниками, які прив’язали півострів до Росії міцніше, ніж Перекопський перешийок – до України. Україна може використовувати цей досвід на Донбасі, надаючи безкоштовне або пільгове житло військовим і пропонуючи програми трудових міграцій“ (Вихров 2016).

Криза міських економік позбавляє поселення Луганщини джерел існування. У цьому контексті першочерговим завданням стає відбудова зруйнованої інфраструктури, її модернізація для забезпечення нормальних умов життєдіяльності населення та функціонування економіки, по-друге, відновлення джерел наповнення міських бюджетів шляхом налагодження роботи підприємств, установ та організацій, що здатні ефективно працювати в умовах ринкової

економіки. Індустріальний розвиток міст Луганщини наштовхується й на чималі труднощі згорання співпраці України з Росією та одночасно – факт присутності російського капіталу, який є власником деяких крупних підприємств. Очевидно актуальним буде питання реприватизації таких об'єктів з поверненням у державну власність з можливою повторною приватизацією на кращих умовах.

Перспективи шахтарських містечок залежатимуть від того, який статус буде надано вугільній промисловості в Україні і яким чином буде вирішуватися питання енергетичної безпеки держави. Нещодавно Україна долучилась до підписаної 22 квітня 2016 року у Нью-Йорку Паризької угоди про боротьбу зі зміною клімату. А це зумовить у рамках міжнародних зобов'язань переформатування уваги з проєктів викопного палива на проєкти відновлюваних джерел енергії. Разом з тим, видобуток вугілля антрацитової групи, на якому працює більшість українських теплоелектростанцій, здійснюють лише шахти Донбасу (всі вони залишилися на непідконтрольній території). Місцеве населення і надалі буде віддавати перевагу зайнятості на підприємствах вугільної промисловості, оскільки, незважаючи на надважкі умови праці, шкоду для здоров'я, ризик для життя, затримки заробітної плати, вугільна промисловість має велику перевагу над іншими видами зайнятості, а саме – відносно високий рівень оплати праці та пільги, які мають шахтарі. Створення альтернативних конкурентоспроможних робочих місць, мова про які ведеться ще з 1980-х років – справа часу, то ж вугільна промисловість, на думку автора, має зберігати статус бюджетоформуючої галузі в тих поселеннях, де існують найкращі умови для її функціонування. У випадку продовження промислового тренду міст слід зосередитись на створенні елементів постіндустріальної економіки в межах традиційної спеціалізації цих поселень (процесні інновації, екологічне оздоровлення територій, використання газу метану та ін.). Загалом слід прагнути до урізноманітнення економічних моделей і цілей, на чому неодноразово наголошували науковці, бо тоді місто не має одного єдиного "резону для існування", що скеровує його життя (Шліпченко 2012).

Реформа самоврядування в Україні дає додаткові можливості для належного використання фінансових ресурсів на місцях, що може значно покращити стан селищ міського типу – центрів об'єднаних громад. Слід звернути увагу на проблеми аграрного та переробного секторів, які протягом десятків років не забезпечують населення Луганщини власним продовольством. Стимулом для економічного піднесення малих міських поселень має стати всіляка

підтримка малого та середнього підприємництва, що сприятиме формуванню бюджетів та зростанню соціальних стандартів.

Залучення і раціональне використання додаткових значних за обсягами інвестицій в умовах фінансової напруги та інвестиційної непривабливості регіону,— ще один виклик. Очевидно, що допомога, яка направляєється державою, благодійними фондами, волонтерськими організаціями для розв’язання найбільш актуальних гуманітарних проблем міських поселень, є мізерною, нетривалою і не може бути основним джерелом зовнішніх надходжень для регіональних бюджетів. Північна малозаселена частина Луганщини від самого початку мала скромний потенціал інвестування та одночасно – високі інвестиційні ризики. Після того, як вона перетворилась у прифронтовий регіон, залучення інвестицій стало ще більш проблематичним. На думку автора, на рівні держави слід створити простий та ефективний механізм сприяння надходженню коштів інвесторів для реалізації проєктів у сфері інфраструктурного забезпечення, природокористування, енергозберігаючих технологій, реформи житлово-комунального господарства міст Луганщини, як регіону, що постраждав від війни. Саме ”швидкі інвестиції“ та ”гучні проєкти“ – це те, що сприятиме формуванню позитивного іміджу регіону, створенню робочих місць, покращенню й оздоровленню міського середовища та стане сигналом для повернення населення.

Екологічні виклики пов’язані з концентрацією на території Луганської області, особливо в її південній частині, великої кількості підприємств високого рівня небезпеки, а також накопичених промислових відходів. Деякі з цих об’єктів зазнали пошкоджень, руйнації, що негативно вплинуло на стан довкілля. Серйозну загрозу несуть у собі затоплені шахти, адже змішування високомінералізованих вод з ґрунтовими водами веде до погіршення якості останніх.

Новий геополітичний простір. Розрив відносин з Росією передбачає переформатування системи зв’язків міських поселень. За умов переходу конфлікту в латентну довгострокову форму, що дуже ймовірно, слід вивчити питання нової просторової організації економічного, соціального та культурного простору півночі Луганської області шляхом формування опорного каркасу міського розселення. Неодмінною складовою каркасу мають бути шляхи сполучення гарної якості. Потребує оптимізації і корегування в межах північної частини Луганщини транспортно-логістична структура руху населення, продукції, послуг, яка дісталась регіону в спадок від часів СРСР та не відповідає вимогам часу. Основними цілями корегуван-

ня цієї системи має бути скорочення витрат на перевезення населення та вантажів, а також інтеграція в єдиний простір України.

Отже, Луганська область – це регіон концентрації значної кількості міських поселень, серед яких переважна більшість належить до старопромислових. Це особливий тип міських поселень, об'єднаних своїм походженням, господарською спеціалізацією, специфічним міським ландшафтом, яскраво вираженою ментальністю населення, способом його життя і традиціями господарювання, а також проблемами. Сучасний стан міських поселень Луганської області характеризується високим ступенем проблемності та невідомості перспектив подальшого розвитку, які залежать від багатьох внутрішніх та зовнішніх факторів. Нарівні з традиційними проблемами, притаманними містам і селищам Луганщини як старопромислового регіону, додалися нові, пов'язані з військово-політичним конфліктом на Сході України та різким погіршенням українсько-російських відносин.

Сучасними викликами, що постають перед містами і селищами Донбасу, є: загроза відновлення військових дій, втрата населення та погіршення якості трудових ресурсів, зниження економічного потенціалу, екологічні виклики, геопросторове переформатування. Будь-які стратегії розвитку міських поселень, як і всього регіону у складі України, повинні ґрунтуватися на принциповому політичному рішенні щодо Донбасу та потребують визначення його місця і ролі в політичному та економічному просторі України. Сучасна проблематика міських поселень має розглядатися диференційовано залежно від їх географічного розташування: а) на підконтрольній Україні території; б) на лінії зіткнення; в) на непідконтрольній території. Розв'язання найбільш актуальних проблем міських поселень Луганщини сприятиме стабілізації політичної ситуації, зменшенню міграційного впливу населення, підвищенню його добробуту.

Для того, щоб розвиватись поселенню або регіону в цілому, потрібний виклик, певна загроза, щоб рухатись уперед. Можливо, події 2014–2015 років стануть тим поштовхом, який дозволить повністю “перезавантажити” Донбас та забезпечити міським поселенням стійкий розвиток.

АНТОНЮК, В. П. (2015): Сучасні проблеми соціального та людського розвитку Донецької й Луганської областей та пріоритетні завдання щодо їх вирішення. *Економічний вісник Донбасу*, № 1(39): 44-52.

БАКАНОВ, С. А. (2003): *Демографическая деградация города как индикатор его депрессивной динамики*. Режим доступу : <http://aik-sng.ru/text/krug/2003/342-370.pdf>

- БОНДАРЕНКО, Я. И., КРАСНОПОЛЬСКИЙ, А. В., УСАЧЕВ, А. В. (1977): Расселение в схеме районирования и социального планирования территориально-производственных комплексов (на примере Донбасса). В: *Экономико-географические особенности развития Донецкого бассейна*. Ленинград, Геогр. общ-во СССР, с. 87-97.
- ВИХРОВ, М. (2016): *Украинский Донбасс: выживет ли регион без ДНР и ЛНР?* Режим доступа : <http://mediavektor.org/7855-ukrainskiy-donbass-vyzhivet-li-region-bez-dnr-i-lnr.html>
- ГЛАДКИЙ, О. В. (2008): *Наукові основи суспільно-географічних досліджень промислових агломерацій*. Київ, ВГЛ “Обрії”, 360 с.
- ГОЛОВНЕВ, С. (2013): *Повелитель копанок*. Режим доступу : <http://strelaua.com/2013/rassledovaniya/povelitel-kopanok.-podzemnoe-tsarstvo-sashiy-anukovicha-foto.html>
- ГОРБУЛІН, В. П., ВЛАСЮК, О. С., ЛІБАНОВА, Е. М., ЛЯШЕНКО, О. М. (ред.) (2015): *Донбас і Крим: ціна повернення*. Київ, НІСД, 474 с.
- ДОЦЕНКО, А. І. (1994): *Регіональне розселення: проблеми і перспективи*. Київ, Наукова думка, 195 с.
- ДРОБІШЕВСКАЯ, Т. В. (1993): *Территориальное развитие городов Донбасса (Социально-экономические аспекты)*. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук. Москва, 16 с.
- ЗАВАРИКА, Г. М. (2012): *Трансформація розселення Луганської області*. Луганськ: Вид-во “Ноулідж”, 180 с.
- КОВАЛЕНКО, П. С. (1994): *Економіко-географічні проблеми розвитку міських поселень України*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора географічних наук. Київ, 64 с.
- КОВТУН, В. В., СТЕПАНЕНКО, А. В. (1990): *Города Украины*. Экономико-географический справочник. Киев, Выща школа, 279 с.
- КРАСНОПОЛЬСКИЙ, А. В. (1972): *География населения и населенных пунктов Донбасса*. Автореферта диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук. Ростов-на-Дону, 17 с.
- КРАСНОПОЛЬСКИЙ, А. В., БОНДАРЕНКО, Я. И. (1968): Территориальные системы расселения. *Вопросы комплексного развития экономики Донбасса*, Вып. 2: 71-85.
- ЛІБАНОВА, Е. М. (ред.) (2015): *Відродження Донбасу: оцінка соціально-економічних втрат і пріоритетні напрями державної політики*. Київ, НАН України, 167 с.
- МЕЛЬНИК, І. Г. (2006): *Суспільно-географічні засади розвитку малих і середніх міст Луганської області*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- МОЗГОВИЙ, А. А. (2011): Особливості урбанізаційних процесів у старопромислових районах України на прикладі Донбасу. У: *Суспільно-, фізико-географічні та геоологічні проблеми старопромислових районів*. Луганськ, Вид-во “ДЗ ЛНУ імені Тараса Шевченка”, с. 130-131.
- ПЕРСПЕКТИВИ ОККУПІРОВАНОГО Донбасу. Текущее состояние и прогноз развития ситуации в регионе (2015): Доклад Агентства Digests & Analytics Ukraine. Киев, 27 с. Режим доступу: <https://drive.google.com/file/d/0BV76l4gG7A0mLdXpWdWFMbkMzSmM/view?pref=2&pli=1>
- ПИТЮРЕНКО, Е. И. (1963): Развитие и размещение городских поселений Донецкой области. Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата географических наук. Кев, 18 с.
- ПІДГРУШНИЙ, Г. П. (2009): *Промисловість і регіональний розвиток України*. Київ, Інститут географії НАН України, 300 с.
- ПІТЮРЕНКО, Ю. І. (1972): *Розвиток міст і міське розселення в Українській РСР*. Київ, Наукова думка, 187 с.

- ПОНОМАРЕНКО, Ю. Ф. (ред.) (1976): *История городов и сел Украинской ССР. Ворошиловградская область*. Киев, 727 с.
- ПРО ВНЕСЕННЯ ЗМІН у додатки 1 і 2 до розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 листопада 2014 року № 1085 (2015). Розпорядження Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 року, № 1276-р. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1276-2015-%D1%80/paran2#n2>
- ПРО ЗМІНИ В АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ устрої Луганської області, зміну і встановлення меж Новоайдарського і Слов'янoserбського районів Луганської області (2014а): *Відомості Верховної Ради*, № 43, ст. 2038.
- ПРО ЗМІНИ В АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОМУ устрої Луганської області, зміну і встановлення меж Перевальського і Попаснянського районів Луганської області (2014б): Постанова Верховної Ради України. *Відомості Верховної Ради*, № 43, ст. 2039.
- ШЛІПЧЕНКО, С. (2012): Шанс зустрічі з іншими людьми є тим, що створює багатство міста. Інтерв'ю з Блером Рублом. *Урбаністичні студії. Анатомія міста: Київ*. Київ, Смолоскип, с. 50-58.
- ЯКОВЛЕВА, Ю. К., ЗАКОТНЮК, О. Л. (2013): Поселенська мережа Донецького регіону: історико-географічний і соціально-економічний аспекти. У: *Регіон – 2013 : стратегія оптимального розвитку*. Харків, ХНУ імені В. Н. Каразіна. Режим доступу : <http://dspace.univer.kharkov.ua/handle/123456789/9736>

7. Депресивні території Полісся: стратегії виживання міст

Микола Барановський

Причинами формування територій соціально-економічної депресивності в регіонах Полісся є як деградація аграрного сектора, зумовлена несприятливими природними передумовами, так і вкрай розріджена мережа міст. Система міських поселень регіонів Полісся представлена переважно малими за людністю та економічним потенціалом містами, які вирізняються значною віддаленістю від регіональних центрів. Обмеженими є також можливості малих міст щодо надання різноманітних послуг населенню. Динаміка людності міських поселень Полісся свідчить про вибіркового характер демографічних і міграційних процесів. Міста регіонів Полісся характеризуються вузькою економічною базою, представленою переважно підприємствами з переробки сільськогосподарської сировини чи лісу. Відносно значними економічними центрами та осередками тяжіння населення є середні та великі за людністю міста. Зовні міські поселення Полісся, особливо селища міського типу, мало чим відрізняються від сіл. Одноповерхова забудова, власний двір, господарські приміщення, сільський спосіб життя – це типові ознаки малих міст і селищ міського типу Полісся. Сільські риси притаманні не лише малим, а й середнім містам. Функції міських поселень Полісся за останні роки не зазнали радикальних змін. Реальне виживання міст Полісся можуть забезпечити покращання транспортної інфраструктури, диверсифікація економічної бази та об'єктів соціальної сфери, створення нових робочих місць за рахунок зростання фінансових надходжень у результаті проведення адміністративно-територіальної реформи.

Ключові слова: депресивні території, міські поселення, сільський спосіб життя, функції міст, стратегії розвитку міських поселень, регіони Полісся

Наявність диспропорцій у соціально-економічному розвитку окремих територій країни, особливо у період трансформації її економічної системи, є закономірним явищем, яке має своє пояснення. Регіони Українського Полісся, як у часи належності нашої країни до СРСР, так і тепер характеризуються низькими параметрами соціально-економічного розвитку. Негативні тренди макроекономічних показників, закладені у 90-х роках ХХ ст., набули усталеного характеру у наступні роки і утримуються дотепер. Це дає підстави бага-

тьом науковцям відносити окремі території регіонів Полісся до категорії депресивних територій. Головними причинами депресивності регіонів Полісся є несприятливі природні передумови для розвитку аграрного комплексу як провідного сектора економічної діяльності, а також незначна мережа міських поселень. Якщо перший аспект депресивності досить добре розкритий у наукових дослідженнях, то другий ще потребує поглибленого аналізу. Окрім цього, процеси регіонального розвитку тісно переплітаються з урбанізаційними процесами, з циклічністю економічного розвитку, який також має регіональні відмінності. В умовах домінування у розвитку регіонів Полісся негативних тенденцій, високої частки аграрного сектора, значної архаїзації сільської економіки, особливої актуальності набуває питання пошуку, з одного боку, механізмів стимулювання розвитку таких територій, з іншого – центрів (полісів) соціально-економічного зростання. На роль останніх можуть претендувати міські поселення, які володіють відповідним соціально-економічним та інфраструктурним потенціалом. Стратегії їхнього розвитку значною мірою залежать від теперішнього статусу цих поселень, географічного положення, людності, функцій тощо. Зазначені питання набувають нового забарвлення в умовах адміністративно-територіальної реформи.

Метою даного дослідження є аналіз особливостей соціально-економічного розвитку та стратегії виживання міських поселень Українського Полісся як території з яскраво вираженими ознаками депресивності. Дослідницькі завдання, на які необхідно дати відповідь у процесі дослідження:

1) які особливості розвитку міських поселень регіонів Полісся спостерігаються у пострадянський період, наскільки вони відповідають загальнодержавним трендам урбанізаційних процесів?

2) чи дійсно низький рівень розвитку міст є причиною соціально-економічної відсталості чи навіть депресивності регіонів Полісся?

3) чи справді міські поселення регіонів Полісся характеризуються незначним економічним потенціалом, втратили свої попередні функції і не можуть виступати осередками економічного зростання?

4) якими мають бути стратегії розвитку чи виживання міських поселень Полісся у сучасних умовах?

Відповідь на ці питання можна отримати лише у результаті наукового аналізу розвитку міських поселень цього суспільно-природного регіону.

Теоретичний бекграунд

Суспільно-просторові процеси, які відбуваються в Україні у пострадянський період її розвитку, загалом можна пояснити у рамках кількох відомих теорій та концепцій регіонального розвитку. Перш за все йдеться про теорію економічної циклічності, відповідно до положень якої класичні стадії економічного розвитку (занепаду, зростання тощо), по-перше, досить чітко проявляються на регіональному рівні, по-друге, зумовлюють трансформацію не лише територіальної структури господарства, а й систем розселення та урбанізаційних процесів. Це обґрунтували ще у кінці 80-х років ХХ ст. російські науковці, які встановили синхронізацію просторово-часового поєднання економічних циклів М. Кондратьєва, стадій регіонального розвитку Дж. Фрідмана та етапів (стадій) еволюції урбанізаційних процесів Дж. Джеббса (*Грицай и др. 1991*). На подібну залежність вказується у роботі Г. Підгрушного, який виділив у межах України чотири хвилі урбогенезу, які відповідають чотирьом економічним циклам М. Кондратьєва (*Підгрушний 2013*). Окрім цього, правомірною є інтерполяція галузевих процесів в економіці на регіональний рівень, адже певна територія набуває класичних ознак наприклад депресії лише тоді, коли у ній домінують підприємства, які також знаходяться на відповідній стадії розвитку.

Трансформація економічної системи в Україні у 90-х роках ХХ ст. зумовила посилення дії класичних ринкових чинників (ресурсних, інфраструктурних, агломераційних). Більші конкурентні переваги отримали ті території, поселення, сфери та види економічної діяльності, де витрати бізнесу є мінімальними. У поєднанні із послабленням впливу держави на розвиток регіональних процесів, це зумовило посилення нерівномірності розвитку різних територій країни, що особливо чітко проявилось у формуванні відношень типу “центр-периферія”. Як справедливо зазначає І. Пилипенко (*Пилипенко 2015: 10*), центр-периферійні процеси добре простежуються не лише на загальносвітовому рівні, а і на рівні окремих країн і регіонів. Диспропорції у розвитку окремих територій України, попри певні зусилля держави щодо запобігання цього процесу, посилюються. Від такого розвитку подій потерпають насамперед ті регіони, що мають гірші як природні, так інфраструктурні передумови для свого розвитку, завдяки чому кризові процеси набувають у них особливої гостроти та затяжного характеру.

Залежність між розвитком окремих регіонів та урбанізаційними процесами є доведеним фактом. Водночас у попередні роки більше уваги приділялося впливу першого аспекту на другий, тоді як у су-

часних умовах акценти мають бути зміщені у протилежний бік. Немає сумнівів у тому, що міста як центри концентрації соціально-економічної активності, значущість яких в умовах поляризації простору зростає, справляють все помітніший вплив на розвиток окремих територій. Теоретичні аспекти цього явища обґрунтовані у роботах послідовників концепції “полюсів росту” (Г. Мюрдаль, Х. Річардсон, Х. Гірш та інші), відповідно до яких економічний потенціал зосереджується насамперед у містах, які у подальшому транслюють його на територію, що знаходиться у сфері їхнього впливу. Таке явище має як позитивні (пожвавлення економічного життя в окремих ареалах, формування полюсів відносного “благополуччя”), так і негативні (посилення диспропорцій між центром і периферією) форми прояву, а в умовах України вказує на доцільність переходу до поліцентричної моделі регіонального розвитку (*Мезенцев та ін. 2014: 13*). Сучасні особливості впливу міст, їхньої адаптаційної здатності до залучення інвестиційних ресурсів на розвиток регіонів добре відображені у роботах російських науковців (*Артоболевский, Глезер 2011*).

Як уже зазначалося, в умовах трансформації економічних відносин кардинальних перетворень зазнають не лише галузі та сектори економіки, а й урбанізаційні процеси. Зміни в останніх уже не завжди можна пояснити у рамках класичних теорій стадійного розвитку урбанізації та розселення (Д. Джіббс, П. Холл, Л. Ван ден Берг, Л. Клаассен), про що зазначається у дослідженні К. Мезенцева та О. Гаврилюка (*Мезенцев, Гаврилюк 2015*), які зробили спробу протестувати модель диференціальної урбанізації в Україні. Отримані ними результати свідчать про те, що, з одного боку, в Україні можна виокремити деякі стадії диференціальної урбанізації, з іншого, що особливо важливо, вказують на неможливість виділення таких стадій у пострадянський період через відсутність об’єктивних показників динаміки чисельності та міграційного руху населення.

Кінець ХХ – початок ХХІ ст. характеризується певним ренесансом неоліберальної моделі економічного розвитку, яка проявляється у різних сферах буття, у т.ч. і в геоурбаністиці. Відповідно змінюються вимоги до просторової організації міст, у них має бути створений насамперед сприятливий діловий клімат, який дозволить місту приваблювати інвестиційні ресурси. Під впливом цих процесів відбувається зміна економічної, соціальної і транспортної структури міст, вони все частіше розглядаються як засіб максимізації прибутку (*Дронова 2013: 149*). Паралельно із зазначеними процесами простежується трансформація функцій міських поселень, яка

зумовлена не лише економічними перетвореннями, закриттям багатьох підприємств, постіндустріальною зміною структури економіки, а і проникненням на територію України філій міжнародних корпорацій, зростанням загальної відкритості економіки країни для зовнішніх ринків. Зрозуміло, що найсуттєвіші зміни у функціях сталися у великих містах. Поряд із традиційними (промисловою, рекреаційною, транспортною), у великих містах, у т.ч. й окремих обласних центрах, все помітнішими стають організаційно-управлінська, креативна, інформаційна, комунікаційна функції. Великі та навіть окремі середні міста набувають ознак полюсів соціально-економічного розвитку. В умовах глобалізації зростає зацікавленість до оцінки міжнародних функцій міст України. Проте, як показує аналіз, в Україні, по-перше, недостатня статистична база для їх оцінки, по-друге, жодне місто країни не виконує увесь спектр міжнародних функцій, по-третє, потенціал для перетворення у “глобальне” місто має лише Київ (Руденко 2015). Поряд із великими, зміна функцій охопила і малі міста. Вони пов’язані насамперед із деградацією їхнього промислового потенціалу, особливо у монофункціональних міських поселеннях.

Методичні аспекти дослідження

Важливим моментом наукового аналізу розвитку і стратегії виживання міських поселень Полісся є насамперед чітке визначення територіальних меж цього регіону. У дослідженнях різних науковців використовуються адміністративні, природно-географічні та економічні підходи. Наприклад, відповідно до схеми економічного районування України, розробленої фахівцями з регіоналістики, до складу Поліського району входять Волинська, Рівненська, Житомирська і Чернігівська області. При цьому частина Київської та Сумської областей, які реально знаходяться у Поліссі, не беруться до уваги.

Природно-географічний підхід є більш об’єктивним, оскільки ґрунтується на врахуванні фізико-географічних відмінностей різних частин областей України. Відтак південна межа Полісся як регіону фактично є лінією розмежування між поліською та лісостеповою природними зонами.

Окрім зазначеного вище, межі Полісся ще 1998 року були встановлені Постановою Кабінету Міністрів України від 25 грудня “Про визначення поліських територій України”. Відповідно до зазначеного документа, до поліських територій належать райони (майже 90 районів, включаючи частково Львівську, Тернопільську та Хмель-

ницьку області), які розміщуються у природно-сільськогосподарській зоні Полісся, для якої властиві дерново-підзолисті і дернові ґрунти піщаного та супіщаного механічного складу, а також перезволожені та заболочені землі (*Про визначення... 1998*). Водночас при використанні як природно-географічного, так і нормативно-законодавчого підходів, виникає невідповідність між межами природних зон та адміністративно-територіальних одиниць, а статистична звітність ведеться саме у розрізі останніх.

З урахуванням існуючих підходів у даному дослідженні Полісся розглядається як територія 70 адміністративних районів Волинської, Рівненської, Житомирської, Київської, Чернігівської та Сумської областей. При цьому більша частина із них (49 районів) входять до складу Полісся повністю, а менша (21 район) – частково. У багатьох випадках у дослідженні розрахунок показників динаміки, людності міських поселень проводиться у розрізі всіх районів північних областей України, що важливо при здійсненні порівняльного аналізу.

Визначальну роль для оцінки трендів розвитку міських поселень, їхнього місця у системі соціально-економічного розвитку регіонів Полісся, та, особливо, реального рівня урбанізованості цих територій, має відбір ключових індикаторів. Традиційно, для вирішення цих завдань використовуються показники динаміки чисельності та міграційної рухомості населення, а також окремі показники, що характеризують демографічну ситуацію, інвестиційну привабливість і рівень комфортності житлового фонду. Порівняльний аналіз динаміки зазначених показників потребує групування міських поселень регіону за кількісними критеріями. Як відомо, загальноприйнятої шкали поділу міст за людністю немає. Відповідно до норм Закону України “Про затвердження Загальнодержавної програми розвитку малих міст” від 4 березня 2004 року, малими вважаються міста, людністю до 50 тис. осіб (*Про затвердження... 2004*). Загалом погоджуючись із таким підходом, у даному дослідженні було внесено деякі уточнення, зокрема у групі малих міст було виділено дві групи: до 20 тис. і 20–50 тис. осіб. До середніх були віднесені міста людністю 50–100 тис. осіб, до великих – міські поселення людністю понад 100 тис. осіб без подальшого поділу зважаючи на незначну кількість таких поселень у регіонах Полісся. Окрема шкала була розроблена для селищ міського типу: 1) до 2 тис. осіб; 2) 2–3,5 тис.; 3) 3,5–5 тис.; 4) 5–6,5 тис.; 5) понад 6,5 тис. осіб. Перші дві групи презентують малі за людністю селища міського типу, остання – великі.

Вибір показників для аналізу “самопочуття” міст є досить складним завданням. Джерельну базу дослідження склали дані Державної служби статистики України, Головних управлінь статистики у Волинській, Рівненській, Житомирській, Київській, Чернігівській та Сумській областях, відкриті бази даних “Cities&towns of Ukraine” (<http://pop-stat.mashke.org/ukraine-cities.html>) щодо різних параметрів розвитку міських поселень регіонів Полісся упродовж 1989–2015 рр.

Аналіз особливостей розвитку міських поселень Полісся у пострадянський період

Формування міських поселень регіонів Полісся тривало упродовж кількох століть, проте лєвова частка із них виникла чи набула відповідного статусу у ХХ ст. Основою формування переважної більшості тепер існуючих міських поселень були індустриальні чинники. Загалом у ХХ ст. можна виділити кілька періодів активного зростання мережі міських поселень Полісся. Це початок 1920-х років, 1938-1940 роки і 1957-1961 роки. Найбільша кількість міст і селищ міського типу отримали свій статус упродовж останнього із зазначених періодів – майже 45 %. У 1970-1980-х роках темпи приросту мережі міських поселень уповільнилися. У цей період помітно зросла кількість селищ міського типу у Житомирській області за рахунок розробки гранітних кар’єрів та у Київській області через зростання числа мешканців у поселеннях приміської зони столиці.

Аналіз динаміки кількості міських поселень Полісся упродовж 1989-2015 років свідчить про мінімальні зміни числа населених пунктів даної категорії. За указаний період статус міста набули чотири населені пункти, які до цього були селищами: Рожище (1989), Березне (2000), Олевськ (2003) і Батурин (2008). У мережі селищ міського типу зміни були більш вагомими. По-перше, чотири поселення перейшли до категорії міст, по-друге, частина селищ утратили свій статус або через включення до міст (наприклад Вересневе, Нові Баси), або шляхом повернення статусу села (Москвин, Вертіївка тощо), по-третє, три раніше сільські поселення набули статусу селища міського типу (Дубище, Люблинець, Гончарівське).

Станом на 01 січня 2016 року мережа міських поселень Полісся налічує 35 міст і 78 селищ міського типу (*табл. 7.1*). Загалом у них проживає близько 1480 тис. осіб, що складає приблизно 20 % від загальної кількості мешканців і 41,3 % від міського населення шести північних областей України. Система міських поселень лісосте-

пової частини областей Українського Полісся є більш розгалуженою. Вона налічує 54 міста та 82 селища міського типу, у яких мешкає 2,1 млн осіб.

Таблиця 7.1. Мережа міських поселень регіонів Українського Полісся у 2015 році

Регіони	Міста				Селища міського типу			
	Полісся		Лісостеп		Полісся		Лісостеп	
	Кількість, од.	Число жителів, тис.	Кількість, од.	Число жителів, тис.	Кількість, од.	Число жителів, тис.	Кількість, од.	Число жителів, тис.
Волинська	7	161,0	4	281,2	15	77,6	7	25,6
Житомирська	7	215,6	5	374,4	22	74,8	21	72,9
Київська*	3	97,8	21	778,3	12	99,4	18	99,8
Рівненська	6	132,6	5	338,8	8	40,1	8	42,7
Сумська	3	116,7	12	573,1	3	18,4	17	60,0
Чернігівська	9	374,8	7	195,6	18	69,9	11	38,6
Усього	35	1098,5	54	2541,4	78	380,2	82	339,6

Джерело: дані головних управлінь статистики Волинської, Житомирської, Київської, Рівненської, Сумської та Чернігівської областей та відкритої бази даних “Cities&towns of Ukraine” (<http://pop-stat.mashke.org/ukraine-cities.htm>)

* - без міст Чорнобиль, Прип'ять і Київ

Загалом регіони Українського Полісся характеризуються незначним рівнем урбанізованості. Так, у Волинській області частка міських жителів у 2015 році становила 52,3 %, Житомирській – 58,7, Київській (без урахування Києва) – 62,2, Рівненській – 47,7, Сумській – 68,4, Чернігівській – 64,3 %. Отже, урбанізаційні процеси в регіоні ще не завершилися, вони триватимуть і надалі. Що ж стосується адміністративних районів власне Полісся, то у них частка міського населення є ще нижчою, проте визначити це абсолютно точно неможливо через особливості виділення меж цього регіону. Більш об'єктивно дослідити перебіг урбанізаційних процесів можна шляхом аналізу динаміки чисельності населення міських поселень як у розрізі регіонів Полісся, так і груп різної людності.

Регіони Українського Полісся характеризуються неоднорідною динамікою і темпами скорочення чи зростання населення міських поселень у пострадянській період. Загалом упродовж 1989-2015 років міське населення Полісся скоротилося на 2,3 %, у т.ч.

міст на 1,3 %, селищ міського типу – на 4,9 %. Темпи скорочення населення, що проживає у містах і селищах міського типу, різняться більш як утричі. Є також значні часові відмінності у темпах скорочення населення міських поселень регіонів Полісся. Як показали результати обчислень, особливо інтенсивно населення міських поселень цього регіону скорочувалося упродовж 1995-2005 років. Причому це стосується як міст, так і селищ міського типу і проявляється як у поліських, так і у лісостепових районах. У подальшому темпи скорочення населення уповільнювалися, досягнувши мінімальних значень в останні роки. Слід зазначити, що процес скорочення міського населення не зупинився, він триває і далі, хоча з меншою інтенсивністю. Міжрегіональні відмінності динаміки чисельності міського населення залишаються дуже значними. Так, серед регіонів Полісся найбільш швидкими темпам скорочувалося населення міст і селищ міського типу Сумщини (14,2 і 22 % відповідно) та Житомирщини (7,7 та 16,5 % відповідно). Натомість у Волинській, Рівненській та Київській областях періоди скорочення чергуються із періодами зростання числа міських мешканців.

З точки зору оцінки відповідності урбанізаційних процесів у регіонах Полісся загальнодержавним трендам, а їх разом – стадіям диференціальної урбанізації, важливо проаналізувати динаміку населення міських поселень різної людності. Відповідно до запропонованих у методиці критеріїв, міста були розділені на чотири (дуже малі, малі, середні та великі), а селища міського типу – на п'ять груп. Такий аналіз є важливим також з огляду на те, що людність є базовим показником, за яким оцінюються рівень розвитку та суспільно-географічні можливості населених пунктів, оскільки вона є не лише результатом попередніх чи сучасних демографічних процесів, але й активним чинником, який впливає на формування соціально-економічних параметрів міських поселень, їхню планувальну структуру та інфраструктуру (*Дністрянська, Дністрянський 2013: 88-89*).

Як і загалом в Україні, у поліських районах північних областей країни кількісно домінують малі міста. Їх частка становить майже 86 %, у т.ч. у Волинській області – 85,7 %, Житомирській – 71,4 %, Київській і Рівненській – 100 %, Сумській – 66,7 %, Чернігівській – 88,9 %.

Як уже зазначалося населення міст Полісся за 1989–2015 роках скоротилося лише на 1,3 %, проте варіації для міст різної людності є досить вагомими. Так, для дуже малих міст таке скорочення складо 15,4 %, середніх – 6,6 %, великих – лише 0,5 %. Більш інформа-

тивними щодо оцінки перебігу урбанізаційних процесів є показники щорічних темпів динаміки населення міст, а також рівень концентрації населення у них.

Аналіз динаміки щорічних темпів приросту чи скорочення населення міст Полісся свідчить про те, що у пострадянський період урбанізаційні процеси проходили хвилеподібно. Попри кризові процеси в економіці на початку та у середині 90-х років ХХ ст., міське населення у регіонах Полісся продовжувало зростати. Причиною цього були, з одного боку, інерційність демографічних процесів (населення зростало), з іншого, – позитивне сальдо міграції. Міста, як і раніше, приваблювали сільських мешканців вищими стандартами життя, хоча у них суттєво загострилися проблеми зайнятості. Як не дивно, але найбільш інтенсивно упродовж 1989–1998 років збільшувалося населення дуже малих міст – 1,5 % (табл. 7.2). Майже однаковими були темпи приросту малих (20–50 тис. осіб) і великих (понад 100 тис. осіб) міст – 0,6 та 0,5 % відповідно. Натомість у середніх містах приріст був практично нульовим.

Таблиця 7.2. Щорічні темпи динаміки населення міст різної людності у поліській і лісостеповій частинах регіонів Українського Полісся

Групи міст людністю	Щорічні темпи приросту/скорочення населення, %									
	1989–1998		1998–2001		2001–2005		2005–2010		2010–2015	
	П	Л	П	Л	П	Л	П	Л	П	Л
До 20 тис. осіб	1,5	0,0	-2,3	-2,3	-0,7	-0,8	-0,6	-0,6	-0,3	-0,3
20,1–50	0,6	0,1	-1,2	-0,8	0,0	-0,6	0,3	-0,4	0,5	0,1
50,1–100	0,0	0,2	-1,0	-1,5	-0,3	-0,2	-0,2	-0,1	-0,1	0,0
Понад 100 тис. осіб	0,5	0,7	-0,6	-1,1	-0,4	-0,3	-0,2	0,0	-0,2	0,1

Джерело: дані головних управлінь статистики Волинської, Житомирської, Київської, Рівненської, Сумської та Чернігівської областей та відкритої бази даних “Cities&towns of Ukraine” (<http://pop-stat.mashke.org/ukraine-cities.htm>)

П і Л – міські поселення відповідно поліської та лісостепової частин Українського Полісся

Серед окремих міст найвищими щорічними темпами приросту населення у цей період вирізнялися Славутич (майже 100 %), Вараш (до 2016 року – Кузнецовськ, 3,5 %) і Камінь-Каширський (1,8 %). Водночас значна частина міст уже мали негативні показники при-

росту населення. Так, у групі дуже малих міст скорочення населення мало місце у майже 40 % поселень, у групі малих і середніх міст – орієнтовно третина.

Як показують обчислення, найбільш інтенсивно населення міст Полісся скорочувалося від кінця ХХ і до середини 2000-х років. Щорічні темпи динаміки населення міст за цей період вказують на абсолютну залежність інтенсивності зменшення населення від людності міст. Так, упродовж 1998–2001 років середньорічні темпи скорочення кількості населення дуже малих міст становили 2,3 %, середніх – 1,0 %, великих – 0,6 %. Зменшення населення охопило практично всі міста, незалежно від їхньої людності. Виняток склали деякі міста навколо Києва (Вишневе, Ірпінь), а також м. Коростень. Аналогічні залежності спостерігалися і упродовж 2001–2005 років. При цьому темпи скорочення населення стали майже утричі меншими. У цей період дещо зросла привабливість міст людністю 20–50 тис. осіб, свідченням чого є додатні темпи приросту населення у Вараші та Глухові.

Останнє десятиріччя характеризується подальшим уповільненням темпів скорочення населення, проте є варіації і за групами людності міст, і за роками. Як упродовж 2005–2010, так і упродовж 2010–2015 років найвищі щорічні темпи скорочення населення мали дуже малі міста – 0,6 та 0,3 % відповідно. У великих і середніх містах щорічні темпи скорочення були практично однаковими – 0,2 %. Найбільш привабливими упродовж 2005–2015 років знову ж таки залишалися міста людністю 20–50 тис. осіб. Зростання населення у них забезпечували не лише міста поблизу Києва (Ірпінь, Вишгород), а і Вараш, Сарни та Костопіль.

Проведений аналіз *не виявив значної різниці у щорічних темпах приросту/скорочення населення міст різних частин Українського Полісся*. Водночас мають місце певні варіації для різних за людністю міст і часових періодів. Наприклад дуже малі міста Полісся, порівняно із тими, що розміщуються у лісостеповій частині, мали вищі темпи приросту населення упродовж 1989–1998 років. Натомість у цей же період у них були нижчі щорічні темпи приросту населення у середніх і великих містах (табл. 7.2).

Окремої уваги заслуговує аналіз міст Полісся, які вирізняються найвищими темпами зростання чи скорочення кількості населення. За 1989–2015 роки лідерами за загальним приростом населення є міста Славутич (1,7 рази), Вараш (майже 40 %), Вишгород (32,4 %), Камінь-Каширський (25 %), Ірпінь (17,5 %). Отже вагоме зростання населення відбулося переважно у містах, які розміщуються або по-

близу Києва, або пов'язані з діяльністю об'єктів атомної енергетики. До переліку міст, які упродовж 1989–2015 років втратили понад 25 % свого населення належать Дружба (34 %), Батурич (33 %), Ворожба (26 %) та Остер (25 %). Зазвичай це міста периферійних районів різних регіонів Полісся з депресивним аграрним характером виробництва. Надання Батуричу статусу міста, на жаль, не вплинуло на негативні тренди динаміки його населення. І в переліку міст-лідерів за темпами приросту населення, і міст-аутсайдерів зберігається відносна паритетність у їх належності до поліської чи лісостепової частин Українського Полісся.

Подібні щодо динаміки населення міст процеси характерні і для селищ міського типу районів Полісся. Загалом у Поліссі розміщується 78 селищ міського типу, основна частина яких припадає на Житомирщину та Чернігівщину. За людністю у Поліссі домінують малі селища міського типу (до 3,5 тис. осіб), частка яких становить 41 %. Загалом у регіоні досить чітко простежується залежність між темпами скорочення населення та людністю селищ міського типу. Особливо це характерно для найбільш віддалених часових відрізків. Так, упродовж 1989–1998 років щорічні темпи скорочення населення селищ людністю до 2 тис. осіб становили 1,4 %, людністю 2–3,5 тис. – 0,3 %. У цей же часовий період у селищах людністю понад 5 тис. осіб населення продовжувало зростати. Аналогічна відповідність характерна і для 2010–2015 років, хоч показники скорочення та приросту населення у селищах різної людності є не такими полярними.

Підтвердженням впливу людності селищ на темпи скорочення чи зростання населення у них є аналіз зазначених показників упродовж усіх часових інтервалів. У найменших (до 2 тис. осіб) і малих (2–3,5 тис. осіб) за людністю селищах населення скорочується постійно, у великих (понад 5 тис. осіб) – періоди зростання чергуються із періодами зменшення. Найбільш стабільною щодо темпів скорочення населення є група селищ людністю 3,5–5 тис. осіб. Пояснюється це насамперед тим, що за такої кількості населення селища міського типу є досить життєстійкими, вони володіють значним соціально-економічним потенціалом. Окрім цього, їх склад поповнюється за рахунок селищ із наступної за ієрархією групи, у разі втрати ними населення.

Щорічна динаміка людності селищ міського типу поліської частини не дуже відрізняється від лісостепової, хоча темпи скорочення населення в останніх є більш високими. Причиною цього є те, що Полісся характеризується незначною мережею великих і навіть се-

редніх міст, тому селища міського типу, порівняно із сільськими поселеннями, видаються досить привабливими для проживання населення. Частковим підтвердженням такого висновку може слугувати список тих селищ міського типу, населення яких упродовж 1989-2015 років зросло найбільше. До них належать Люблинець (28,8 %), Цумань (23,5), Брусилів (51,7), Маневичі (20), Ратне (36 %). Три останні поселення є районними центрами, що також є додатковим чинником їхньої привабливості для проживання населення. Вагоме зростання населення у селищах Гостомель (31,5 %) та Коцюбинське (майже 60 %) пояснюється їх близьким розташуванням до столиці. На протилежному полюсі за темпами динаміки населення знаходяться ті селища міського типу, які за 1989–2015 роки зазнали найбільших втрат людності. До їхнього списку увійшли Дружба (52,4 %), Діброва (87,5 %), Новоозерянка (53,2), Радуль (52,7), Народичі (52,7), Нові Білоторовичі (45,8) та Любеч (44,3 %).

Для оцінки стадійності розвитку урбанізаційних процесів у регіонах Полісся, їх відповідності загальнодержавним тенденціям, важливо проаналізувати динаміку концентрації населення у містах різної людності. Проведені обчислення показують, що *твердження про поетапне зростання концентрації населення у містах більшої людності знаходить лише часткове підтвердження (табл. 7.3).*

Так, за 1989–2015 роки частка населення, що проживає у дуже малих містах Полісся, скоротилася на 3,1 %. Найпомітніше за вказаний період зросла частка не великих, а саме малих (4,4 %) міст. Загалом розподіл населення між малими та великими і середніми містами характеризується певною паритетністю – майже 50 на 50 %. Відносно висока концентрація населення Полісся у містах людністю 20-50 тис. осіб та, особливо, її зростання у часовому вимірі, пояснюється насамперед зростанням населення у містах Славутич, Вараш, Вишгород та Ірпінь. У даному разі привабливість цих міст визначається не особливими умовами для проживання, а близькістю Києва. Якщо говорити про всі міста Українського Полісся, то зростання концентрації населення у містах даної групи пояснюється складною демографічною ситуацією. Через від'ємні значення показників природного приросту міста, які за результати перепису населення 2001 року мали дещо більше 50 тис. мешканців, швидко втрачали населення і вже у 2004 році перейшли до групи міст людністю 20–50 тис. осіб. Через таку “міграцію” частка середніх міст у населенні регіонів Полісся знижується.

Таблиця 7.3. Динаміка концентрації населення у містах різної людності

Групи міст людністю, тис. осіб	Кіль- кість, од.	Насе- лення, тис. осіб	Частка від міського населення Полісся, %	Кіль- кість, од.	Насе- лення, тис. осіб	Частка від міського населення Полісся, %
1989			2001			
До 20	21	247,6	22,2	20	223,5	20,0
20,1–50	9	281,8	25,3	10	313,6	28,0
50,1–100	4	287,5	25,8	4	276,5	24,7
Понад 100	1	296,3	26,6	1	305,0	27,3
Усього	35	1113,2	100,0	35	1118,6	100,0
2010			2015			
До 20	20	212,0	19,3	20	209,5	19,1
20,1–50	10	318,1	29,0	10	325,8	29,7
50,1–100	4	270,0	24,6	4	268,5	24,4
Понад 100	1	297,4	27,1	1	294,7	26,8
Усього	35	1097,5	100,0	35	1098,5	100,0

Джерело: дані головних управлінь статистики Волинської, Житомирської, Київської, Рівненської, Сумської та Чернігівської областей та відкритої бази даних “Cities&towns of Ukraine” (<http://pop-stat.mashke.org/ukraine-cities.htm>)

Рівень концентрації населення у селищах міського типу, порівняно з містами, має свої особливості, які більше відповідають загальнодержавним трендам. Попри те, що малі за людністю селища становлять майже 41 % їхньої загальної кількості, у них мешкає лише 16,3 % селищного населення. Натомість у великих селищах (понад 6,5 тис. осіб), частка яких становить 28 %, проживає 52,5 % населення. Упродовж 1989–2015 років особливих змін у рівні концентрації селищного населення не відбулося, хоча простежуються певні поляризаційні процеси, зокрема одночасне зростання концентрації селищного населення у найменших (на 3 %) та найбільших (2,6 %) поселеннях даного типу.

Серед дослідницьких завдань, про які було заявлено на початку роботи, вагоме місце належить виявленню відповідності розвитку урбанізаційних процесів у Поліссі загальнодержавним чи навіть

європейським трендам. Як стверджується у дослідженні (*Мезенцев та ін. 2014: 22*), на момент розпаду СРСР в Україні відбувся перехід від зрілої стадії крупноміської урбанізації до початкової стадії поляризаційної реверсії, що супроводжувалося загальним скороченням кількості міських жителів у 90-х роках ХХ ст., а після 2005 року – зменшенням міграційної атрактивності великих міст при повільному зростанні привабливості малих міських поселень. Аналіз динаміки щорічних темпів скорочення/приросту населення міст і всіх міських поселень (з урахуванням селищ міського типу) Полісся свідчить про те, що фактично до середини 90-х років ХХ ст. міське населення продовжувало повільно зростати, за винятком дуже малих селищ. Найбільше скорочення міського населення припадає на 1998-2001 роки. Причому це було характерно для міських поселень різної людності (*рис. 7.1*), проте особливо для групи дуже малих міст.

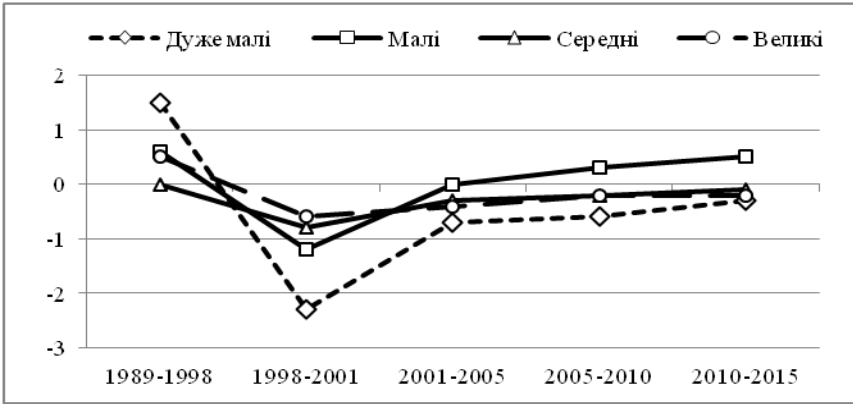
На перший погляд видається, що таке різке скорочення міського населення Полісся у кінці ХХ – на початку ХХІ ст. можна кваліфікувати як стадію кризової деконцентрації населення. Проте це не зовсім правильно, оскільки зменшення населення у міських поселеннях відбувалося не шляхом його переміщення у сільську місцевість, хоча такі випадки мали місце, а за рахунок природного скорочення та зміни статусу окремих поселень із селищ міського типу на село.

В останнє десятиріччя спостерігається уповільнення темпів скорочення населення у міських поселеннях Полісся, а в окремих випадках – навіть відновлення його приросту. При цьому значних відмінностей між містами різної людності не простежується. Якщо ж не брати до уваги селища міського типу, а аналізувати лише міста, то тут чітко простежується тенденція більш швидкого приросту населення у містах людністю 20–50 тис. мешканців.

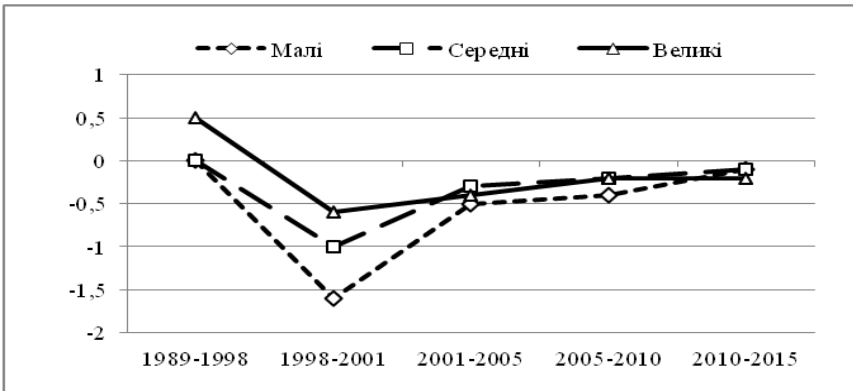
Для коректної оцінки привабливості різних за людністю типів міст важливо проаналізувати причини неоднорідної динаміки населення, адже скорочення чи збільшення числа мешканців може відбуватися як за рахунок природного, так і механічного рухів населення. Таке дослідження є важливим також з точки оцінки перспектив розвитку міських поселень, оскільки останні саме і визначаються демографічними та міграційними процесами.

Паралельний аналіз демографічних показників і сальдо міграції у розрізі усіх міських поселень упродовж 2005–2015 років дозволив виділити щонайменше п'ять варіантів їх поєднання. Перший характеризується зростанням населення міст за рахунок демографічної

складової, другий – механічного приросту, третій – негативними демографічними показниками, але значним міграційним приростом, четвертий – навпаки – значним природним приростом при від’ємних показниках сальдо міграції, п’яти – за рахунок одночасного поєднання природного та механічного приросту населення. Серед малих міських поселень Полісся налічується 27 одиниць, населення яких упродовж 1989-2015 років зросло. У переважній більшості випадків (понад 45 %) це сталося за рахунок одночасного поєднання демографічної та міграційної складових (Камінь-Каширський, Костопіль, Іршанськ, Десна тощо).



а



б

Рис. 7.1. Щорічні темпи приросту/скорочення населення у містах (а) та міських поселеннях (б) Полісся різної людності, %

Джерело: дані головних управлінь статистики Волинської, Житомирської, Київської, Рівненської, Сумської та Чернігівської областей та відкритої бази даних “Cities&towns of Ukraine”

У низці міських поселень Рівненської області (Березне, Вараш, Володимирець, Рокитне) зростання населення зумовлене високими показниками природного приросту при від'ємних значеннях сальдо міграції. Загалом можна констатувати, що у переважній більшості малих міських поселень Полісся спостерігаються від'ємні значення показників міграційної рухомості. Виявити якісь закономірності у просторовому їх поширенні, у людності і т.п. практично неможливо. Такі міста зустрічаються практично в усіх областях (найменше у Київській області), у різних їх частинах, у них кількість жителів варіює від 3 до 15 тис. осіб, вони можуть мати різних статус тощо. Водночас більше втрачають населення через від'ємний міграційний приріст все ж таки малі міста периферійних районів Полісся. Позитивні значення сальдо міграції мали здебільшого малі міські поселення Київської області, які залишалися привабливими для населення через столичний статус регіону.

Із середніх за людністю міст Полісся негативне сальдо міграції мають Ковель і Шостка. При цьому у першому з міст населення за 1989-2015 роки збільшилося, а у Шостці зменшилося майже на 16 %, що зумовлено дуже значними демографічними втратами населення. У Коростені та Новограді-Волинському має місце сталий механічний приріст населення, проте загальна динаміка мешканців у них різна.

У великих містах поєднання демографічної та механічної складових також неоднорідне. Водночас слід зазначити, що у більшості великих міст Українського Полісся спостерігається негативне сальдо міграції.

Узагальнюючи описане вище, можна констатувати, що у *пострадянський період урбанізаційні процеси в регіонах Полісся характеризуються значною різновекторністю*, що ускладнює оцінку їх відповідності стадіям диференціальної урбанізації. На основі отриманих даних важко однозначно стверджувати і про посилення поляризації у розподілі міських поселень.

Якість урбанізації, вплив урбанізаційних процесів на розвиток регіонів Полісся, стратегії виживання міст

Зростання частки мешканців міст, посилення концентрації населення у великих містах є статистичним (офіційним) відображенням урбанізаційних процесів. Водночас далеко не завжди малі міські поселення, особливо селища міського типу, відповідають такому статусу, а їх мешканці ведуть традиційний сільський спосіб життя.

Російські науковці для означення цих поселень використовують такі специфічні терміни як “недоміста”, “ні село, ні місто” чи “місто-село” (Трейвиш 2016: 65). Загалом таке явище не є чимось особливим, а радше відображає певну стадію еволюції урбанізаційних процесів. Характерною рисою поляризаційної реверсії якраз і є поєднання, з одного боку, “справжніх” міст, а також міських поселень, які є такими не за атрибутивними ознаками, а за офіційним статусом.

У низці робіт (Нефедова 2013; Трейвиш 2016) для визначення статусу міста за зовнішніми ознаками пропонується використовувати показники забезпеченості житлового фонду централізованим водопостачанням та, особливо, каналізацією. З цим важко не погодитися, оскільки забезпеченість житлового фонду каналізацією, централізованим водопостачанням є важливими індикаторами міського способу життя. Урбанізацію, яка визначена на основі показника забезпеченості житлового фонду комунальними зручностями, називають побутовою. Використання індикатора “частки каналізації” дає можливість виключити “село з міста” або іншими словами оцінити реальний рівень урбанізації, який відмінний від офіційної статистики. Відповідно до такого підходу “традиційними” слід вважати ті з міських поселень, де рівень забезпеченості житлового фонду каналізацією становить 90–99 %, “напівмістами” – від 70 до 90 %, “недоміста” – від 50 до 70 %, “ні село, ні місто” – 20–50 %, фактично село – менше 20 % (Нефедова 2013: 177). Використання цих критеріїв у даному дослідженні ускладнюється двома моментами: по-перше, відсутністю належної статистичної бази, особливо для селищ міського типу, по-друге, встановленням індивідуальної інженерної інфраструктури мешканцями приватних будинків у малих містах і навіть селах, що не знайшло відображення в офіційній статистиці.

Аналіз наявної, на жаль далеко не повної інформації у розрізі міських поселень Полісся, дозволяє визначити своєрідні рубежі, маркери щодо того, які ж поселення є реально містами, а які належать до них лише офіційно. Великі міста Українського Полісся мають забезпеченість житлового фонду каналізацією на рівні 86–92 %. Серед середніх міст ситуація гірша, у них зазначений показник варіює у межах від 68,8 (Коростень) до 86,8 % (Шостка). Малі міста, людністю 20–50 тис. осіб, характеризуються ще нижчим рівнем облаштування житлового фонду каналізацією (45–60 %), хоча у деяких із них він перевищує 70 %. У дуже малих містах наявність каналізації у житлових будинках є досить рідкісним явищем. Спи-

раючись на дані у розрізі окремих малих міст можна стверджувати, що облаштування помешкань каналізацією становить у них 20–40 % (Олевськ – 21,1 %, Новгород-Сіверський – 23,5 %). До категорії “суперміст” у Поліссі можна віднести лише міста Славутич і Вараш, де рівень забезпеченості житлового фонду каналізацією становить 100 та 98,8 % відповідно. З описаного вище можна зробити два проміжні висновки: 1) містами у класичному розумінні цього поняття можна вважати ті з них, де населення перевищує 100 тис. осіб, або, за певних обставин, середні міста; 2) рівень облаштування житлового фонду каналізацією не завжди визначається кількістю населення у місті (хоча цей критерій є головним), а й історичними аспектами розвитку поселення, його адміністративним статусом, економічним потенціалом тощо. Зазвичай вищий рівень облаштування житлового фонду мають малі міста чи селища міського типу, які виконують функції районних центрів.

Оцінка якості урбанізації на Поліссі – важливе питання, оскільки з нею пов’язана принципова оцінка самої сутності урбанізаційних процесів. Від правильної оцінки залежить достовірне визначення реального потенціалу міських поселень, можливості їх впливу на подальший розвиток регіону. Аналіз якості житлового фонду показав, що реальний (побутовий) рівень урбанізованості у Поліссі значно нижчий від офіційних показників, які також поступаються пересічним для країни значенням. Зважаючи на рівень концентрації населення у малих містах і селищах міського типу можна стверджувати, що майже 60 % міського населення Полісся мешкає у поселеннях, які лише з певною часткою умовності слід вважати міськими. Особливо це стосується периферійних селищ міського типу, для яких типовими є сільські ознаки – одноповерхова забудова, городи, садки, господарські прибудови тощо. Населення у них веде традиційний сільський спосіб життя, підтвердженням чого є і відповідна зайнятість. Закриття у період економічної кризи більшості підприємств, які базувалися у селищах міського типу, змінило спосіб життя їхніх мешканців, сприяло посиленню “селянськості” цієї категорії міських поселень. Частка продукції особистих господарств у малих провінційних містах, за розрахунками для Росії, сягає 50 % (*Город и деревня... 2001: 133*).

Дещо кращою є ситуація у селищах, які виконують функції районних центрів. Більшість населення таких поселень зайнято в органах місцевого самоврядування, соціального та медичного обслуговування. Їх утримує держава відповідно до діючих нормативів. В окремих міських поселеннях Полісся, як і в Україні загалом, робота

в органах управління фактично є єдиним гарантованим місцем роботи (Палеха 2015: 52), хоча значний прошарок їхніх мешканців займається також сільськогосподарською діяльністю. Статус цих поселень впливає і на динаміку населення у них. Пересічний показник скорочення населення упродовж 1989–2015 років у селищах, які є районними центрами, становить лише 1,2 %, тоді як для інших селищ – майже 16 %. Окрім цього, із 24 селищ – районних центрів у десяти (42 %) має місце зростання населення у цей період.

Відмінною є ситуація із малими містами, які виконують функції районних центрів. Лише у 26 % із них простежується позитивна динаміка населення. Розміщуються вони переважно у Рівненській і Волинській областях. Окрім цього, ситуацію “спотворюють” міста Славутич і Вараш, високі темпи приросту населення у яких компенсують значні втрати мешканців тих поселень, які не є районними центрами.

Загалом же аналіз рівня побутової урбанізації свідчить про те, що регіони Полісся, попри офіційну перевагу міського населення (крім Рівненської області), залишаються за своєю суттю сільськими, що є однією з причин їхньої депресивності.

Зміна функцій міських поселень також є мірилом трансформаційних процесів, які відбуваються у них. Однак оцінити їх вкрай важко через відсутність статистичних даних про структуру зайнятості населення. Частково цю методичну проблему можна розв’язати, розкривши роль міських поселень у системах розселення різного рангу.

Власне і в роки належності України до СРСР міські поселення Полісся, насамперед малі за людністю, не вирізнялися особливим різноманіттям функцій. Здебільшого вони виконували роль організаційних центрів місцевого значення, осередків кущових або районних систем розселення. Середні міста мали ширший набір функцій і виступали центрами міжрайонних систем розселення. Економічний потенціал малих міських поселень Полісся складали здебільшого підприємства легкої, лісопереробної та особливо харчової промисловості. У Житомирській області частина селищ і малих міст мали підприємства з видобутку будівельного каменю, титанових руд. Окремі міські поселення сформувалися як центри базування військових підрозділів збройних сил України.

Значна залежність промислових об’єктів міських поселень Полісся від аграрного сектора вкрай негативно позначилася на їхньому соціально-економічному розвитку. Через несприятливість природних передумов для аграрного виробництва в умовах ринку, сільське

господарство периферійних регіонів Полісся почало деградувати уже в середині 90-х років ХХ ст. Відсутність сировини, постійне зростання витрат виробництва зумовили закриття переробних підприємств у міських поселеннях, зростання безробіття, погіршення соціальних параметрів життя їхніх мешканців, часткове повернення до аграрно-адміністративної спеціалізації, яка мала місце на початку ХХ ст. Твердження російських науковців про те, що чим менше місто, тим більша ймовірність його соціально-економічної депресії (*Артоболевский, Глезер 2011: 284*), в умовах Полісся знайшло реальне підтвердження. У переважній більшості малих міських поселень цього регіону триває соціально-економічна стагнація, а в монофункціональних містах – депресія. Дуже малі міста і селища, окрім того що найшвидше втрачають демографічний потенціал, виживають фактично за рахунок натурального господарства, а в окремих випадках (Рівненська область) – за рахунок незаконного видобутку природних ресурсів (бурштин). Низька економічна активність, відсутність роботи стимулює міграційний відтік молодого населення із таких поселень у пошуках роботи і вищих стандартів життя.

Економічний розвиток, урбанізаційні процеси перебувають у стані постійних змін. Для одних територій і міст вони носять позитивний характер, для інших – негативний. Особливості соціально-економічного розвитку регіонів Полісся, їх депресивність мають враховуватися при розробці стратегій їхнього існування на перспективу. Такі стратегії розроблені для кожної з областей Полісся. Вагомим їхнім недоліком є фактичне ігнорування територіального підходу при формулюванні стратегічних цілей і завдань, адже північні та південні райони, наприклад Чернігівської області, суттєво різняться між собою. Окрім того, у таких стратегіях мало уваги приділяється аналізу впливу міських поселень на загальний розвиток регіону та на вирішення окремих локальних проблем. Утім власні стратегії розвитку можуть мати не лише регіони, а й міські поселення, зважаючи на їхню особливу місію як осередків концентрації людського та соціально-економічного потенціалу.

Визначені особливості розвитку міських поселень Полісся не дають підстав сумніватися у необхідності розробки окремих стратегій їхнього перспективного розвитку. Зважаючи на фактично депресивний стан регіонів Полісся, значне скорочення людності більшості міських поселень, доречно вести мову про так звані стратегії чи моделі “господарського стиснення” (*Артоболевский, Глезер 2011: 296*). Підґрунтям для вибору стратегій розвитку може слугувати

класифікація міських поселень Полісся за рівнем їхньої стагнації, а базовою моделлю – “концепція полюсів зростання”.

Окрім детального аналізу особливостей розвитку міських поселень Полісся, у даному дослідженні було проведено їхнє групування за показником темпів скорочення населення упродовж 1989-2015 років. Критеріальні межі поділу міських поселень на групи були запозичені з роботи Г. Підгрушного (*Підгрушний 2013: 45*). Відтак до категорії тих, що зростають були віднесені міські поселення, які мають додатні значення приросту населення, до категорії тих, що згасають – поселення, де втрати населення упродовж 1989-2015 років перевищують 10 %. Обчислення показали, що до категорії тих міських поселень, що зростають, належить орієнтовно четверта частина міської поселенської мережі Полісся. Проте лівову частку складають міські поселення у стадії стагнації та згасання – майже 71 %. У двох останніх групах мешкає близько 45 % міських жителів Полісся. Найбільша кількість міських поселень у стадії стагнації та згасання розміщується у Чернігівській, Сумській та Житомирській областях, які характеризуються вкрай складною демографічною ситуацією. Деградація мережі міських поселень у них розпочалася ще у 80-х роках ХХ ст. та особливо пришвидшилася в період економічних трансформацій. Перспективи розвитку таких міських поселень значною мірою будуть залежати від поєднання зусиль держави (надання преференцій, правильна регіональна політика, будівництво доріг), бізнесу та активності місцевих мешканців. Немає чітко визначених рецептів порятунку таких поселень, якщо не брати до уваги шаблонні твердження про необхідність розвитку малого бізнесу. Певні перспективи дає їм адміністративно-територіальна реформа, адже практично усі малі міста та селища міського типу затверджені як ймовірні центри об'єднаних територіальних громад. Поєднання у межах громад виробничого, інфраструктурного та людського потенціалу міських поселень з аграрним потенціалом сільських територій може забезпечити їхній успішний розвиток. Але тут знову постає питання про ефективність стратегії.

Поряд із проблемними міськими поселеннями, на особливу увагу у контексті розробки стратегії розвитку, заслуговують ті з них, які демонструють позитивну динаміку чисельності населення. Для таких міських поселень мають розроблятися не стратегії виживання, а стратегії розвитку. Важливо створити такі умови, щоб успішний розвиток окремих центрів поширювався на якомога більшу територію.

Відомо кілька прикладів стратегій розвитку окремих міст Полісся, розроблених за сприяння різних міжнародних організацій на замовлення органів місцевого самоврядування. Так, за сприяння Агентства США з міжнародного розвитку USAID, було розроблено стратегічний план розвитку Центрально-Волинського субрегіону (*Стратегічний план... 2011*). Головною метою формування такого субрегіону, до складу якого мають увійти міста Луцьк, Рівне, а також приміські Луцький, Рівненський і Здолбунівський райони, є підвищення конкурентоспроможності та активізація економічного розвитку цих територій. Для розвитку Центрально-Волинського субрегіону визначено такі стратегічні напрямки та пріоритетні галузі: 1) залучення інвестицій; 2) інновації та розвиток людського потенціалу; 3) підприємництво та інфраструктура бізнесу; 4) агропромисловий комплекс, транспортна система та інфраструктура. Центрально-Волинський регіон лише частково лежить у межах Полісся, водночас його вплив на прилеглі з півночі території може бути досить суттєвим.

Пожвавленню соціально-економічного розвитку окремих міських поселень Полісся сприятиме діяльність новостворених за участі іноземного капіталу підприємств лісопромислового комплексу: ТОВ “Костопільський фанерний завод”, ТОВ “Свиспан лімітед” (м. Костопіль Рівненської області), ПрАТ “Коростенський завод МДФ”, ТОВ “Кронспан УА” (м. Нововолинськ), ПрАТ “Сврошпон-Смига” (село Смига Рівненської області), ТОВ “Цунамі” (м. Рожище Волинської області), ПАТ “Малинська паперова фабрика Вайдманн”, ВАТ “Корюківська фабрика технічних паперів” (Чернігівська область).

Іноколи зустрічаються зовсім неспецифічні форми активізації розвитку та облаштування життя окремих поселень. Селище Клесів Рівненської області є своєрідною столицею незаконного видобутку бурштину. Практично все працездатне чоловіче населення, попри наявність легальних місць роботи, зайняте незаконним видобутком бурштину. Із незаконних доходів фінансуються церква, дороги, заклади соціальної інфраструктури, а будинки перекупників і реалізаторів бурштину за своїми розмірами не поступаються елітним будинкам під Києвом.

На нових економічних засадах відбувається часткове відродження закладів соціальної інфраструктури, розширення асортименту надання послуг. На жаль такі позитивні тенденції не торкаються найбільш проблемних міських поселень і підпорядкованих їм територій.

Отже, проведене дослідження дало можливість повністю чи частково дати відповідь на поставлені у вступі запитання.

По-перше, розвиток міських поселень Полісся характеризується певними особливостями, які вдалося встановити завдяки аналізу динаміки чисельності, демографічних показників і показників міграційної рухомості населення у них. У часовому вимірі найбільш швидкі темпи скорочення населення спостерігалися від кінця 1990-х до середини 2000-х років. Простежується чітка залежність між темпами скорочення населення і людністю міст. Особливо швидко втрачають населення малі за кількістю жителів як міста, так і селища міського типу. Зростанням населення вирізняється близько 25 % міських поселень Полісся. Вони зосереджені переважно у сфері впливу Києва або є районними центрами віддалених сільських районів. На загальному тлі низьких соціальних параметрів розвитку таких територій, високому рівні безробіття, районні центри залишаються привабливими для проживання. На відміну від інших регіонів України у Поліссі не спостерігається концентрація населення у великих містах. Міське населення практично рівномірно розподіляється між дуже малими, малими, середніми та великими містами. З роками цей паритет залишається практично незмінним. Щодо селищного населення, то понад 52 % його сконцентровано у великих поселеннях даного типу. У процесі дослідження не виявлено дуже принципових відмінностей у темпах і динаміці населення міських поселень поліської та лісостепової частин північних регіонів України. Перебіг урбанізаційних процесів, проходження стадій урбанізації у Поліссі відповідає загальнодержавним трендам. На межі століть простежувалися ознаки стадії кризової деконцентрації населення, проте наразі урбанізаційні процеси є настільки різновекторними, що неможливо чітко та однозначно визначити стадії урбанізації у регіоні.

По-друге, дійсно низький рівень розвитку міських поселень є однією з причин соціально-економічної відсталості чи навіть депресивності регіонів Полісся. Вкрай незначна мережа міст, особливо великих (у Поліссі розміщується лише одне велике та чотири середніх міста), негативно позначається на зайнятості, доходах населення, а разом із відсутністю належної транспортної інфраструктури формує негативний імідж цих територій, що сприяє міграційному відтоку населення та гальмує залучення інвестиційних ресурсів. Зона впливу міських поселень Полісся є надто великою для надання послуг мешканцям розосереджених на великій території сільських поселень. Незначний соціально-економічний та інфраструктурний

потенціал більшості міст, їх значна транспортна доступність обмежують отримання жителями сільських територій якісних послуг.

По-третє, більшість міських поселень у період зміни моделі економічного розвитку і кризових процесів у промисловості та в аграрному секторі втратили свій виробничий потенціал. Деіндустріалізація супроводжувалася ускладненням ситуації на ринку праці, зубожінням населення, загальним згортанням економічної активності. Способом виживання мешканців насамперед малих міських поселень стала зайнятість в індивідуальних господарствах. Фактично більшість міських поселень втратили свої традиційні виробничі функції, відбулося повернення до аграрно-адміністративного типу розвитку. Недоречно категорично стверджувати, що всі міські поселення Полісся не можуть надалі виступати осередками економічного зростання, але їхні можливості суттєво знизилися. Кращими перспективами для розвитку володіють міські поселення, що є районними центрами, а також ті, у яких діють новостворені промислові підприємства.

По-четверте, стратегії розвитку міських поселень Полісся мають бути окремими для різних типів населених пунктів. Для найбільш проблемних міст і селищ доцільно вести мову про стратегії виживання, про пошук нових, альтернативних механізмів активізації їхнього розвитку. Адміністративно-територіальна реформа може стати поштовхом для оновлення потенціалу малих міських поселень Полісся. Для більш успішних міст мають бути розроблені стратегії розвитку, головним завданням яких є нарощування їхнього соціального-економічного потенціалу з метою поширення позитивних змін на прилеглі території.

- АРТОБОЛЕВСКИЙ, С. С., ГЛЕЗЕР, О. Б. (ред.) (2011): *Региональное развитие и региональная политика России в переходный период*. Москва, Из-во МГТУ им. Н.Э. Баумана, 317 с.
- ГОРОД И ДЕРЕВНЯ в Европейской России: сто лет перемен (2001): монографический сборник. Москва, ОГИ, 560 с.
- ГРИЦАЙ, О. В., ИОФФЕ, Г. В., ТРЕЙВИШ, А. И. (1991): *Центр и периферия в региональном развитии*. Москва, Наука, 168 с.
- ДНІСТРЯНСЬКА, Н. І., ДНІСТРЯНСЬКИЙ, М. С. (2013): *Дуже малі міські поселення Львівської області: суспільно-географічний потенціал та перспективи розвитку*. Львів, ЛГУ імені Івана Франка, 198 с.
- ДРОНОВА, Е. Л. (2013): О новом (неолиберальном) пути развития городов. В: Руденко, Л. Г. (ред.) *Изменение городского пространства в Украине*. Київ, Реферат, с. 145-153.
- МЕЗЕНЦЕВ, К., ГАВРИЛЮК, О. (2015): Тестування моделі диференціальної урбанізації в Україні. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 3 (73): 15-26.

- МЕЗЕНЦЕВ, К., ПІДГРУШНИЙ Г., МЕЗЕНЦЕВА Н. (2014): *Регіональний розвиток в Україні: суспільно-просторова нерівність і поляризація*. Київ, ДП “Прінт-Сервіс”, 132 с.
- НЕФЕДОВА Т. Г. (2013): Большой, малый, средний город и село в России. В: Махро-ва А. Г. (ред.) *География, градостроительство, архитектура: синтез наук и практик*. Смоленск, Ойкумена, с. 171-190.
- ПАЛЕХА, Ю. Н. (2015): Учет международных функций в генеральных планах крупных городов Украины. В: Руденко, Л. Г. (ред.) *Функции городов и их влияние на пространство*. Киев, Феникс, с. 50-59.
- ПИЛИПЕНКО, І. О. (2015): Центро-периферійні процеси і структури в територіальній організації суспільства. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора географічних наук. Одеса, 40 с.
- ПІДГРУШНИЙ, Г. П. (2013): Значення полюсів соціально-економічного розвитку у вдосконаленні територіальної організації суспільства. *Український географічний журнал*, №4: 40-47.
- ПРО ВИЗНАЧЕННЯ поліських територій України (1998): Постанова Верховної Ради України від 25.12.1998, №2068. Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2068-98-p>
- ПРО ЗАТВЕРДЖЕННЯ загальнодержавної програми розвитку малих міст (2004); Закон України від 04.03.2004, №1580-IV. *Відомості Верховної Ради України*, N 24, ст. 332.
- РУДЕНКО, Л. Г. (ред.) (2015): *Функции городов и их влияние на пространство*. Киев, Феникс, 292 с.
- СТРАТЕГІЧНИЙ ПЛАН економічного розвитку та підвищення конкурентоспроможності Центрально-Волинського субрегіону (м. Луцьк, м. Рівне, Здолбунівський, Ківерцівський, Луцький, Рівненський райони) (2011): Режим доступу: http://4vlada.com/images/file/horbach/rivne_lutsk_region_sp_07_05_2011.doc
- ТРЕЙВИШ, А. И. (2016): Сельско-городской континуум: региональное измерение. *Вопросы географии*. Сб. 141: Проблемы регионального развития России. Москва, Изд. дом “Кодекс”, с. 51-71.

8. Українські міста в Європейській метрополітарній мережі: наскільки інтегрований Київ?

Олена Денисенко

Традиційно українські міста розглядаються як нерозвинені у функціональному відношенні, особливо в масштабах європейської метрополітарної мережі. Справді, найбільш розвинений з українських центрів – Київ – за результатами досліджень відповідає рівню регіонального метрополіса, тоді як інші міста значно йому поступаються. Якщо зважати на рівень зосередженого населення та їх положення в системі міст, українські центри здебільшого можна розглядати як зародкові з точки зору формування метрополітарних функцій. Тому питання відповідності між місцем центру у функціональному каркасі території та розвитком зрілого функціонального профілю українських міст є одним з найбільш гострих. З цієї точки зору близькість до європейської метрополітарної мережі дає низку переваг та може бути свого роду стимулятором у прискоренні розвитку процесів метрополізації та вдосконалення функціональної структури загалом. Таким чином, рівень інтегрованості міст до європейської мережі та рівень їх зв'язаності з іншими важливими світогосподарськими центрами може розглядатися як важливий критерій інтенсивності багатьох процесів, що відбуваються у містах. Для визначених цілей у якості досить зручного індикатора можуть розглядатися регулярні міжнародні авіаперевезення, які дають змогу виявити рівень зв'язаності українських міст з іншими центрами, проаналізувати динаміку та структуру потоків, спираючись на об'єктивні оціночні дані.

Ключові слова: місто, метрополіс, система міст, метрополітарна мережа, метрополітарні функції.

Організація території значною мірою визначається наявністю потужних соціально-економічних ядер – метрополісів. Саме ці центри виконують низку особливо важливих функцій, як з точки зору просторової організації, так і суспільного розвитку загалом – організаційно-управлінську, інноваційно-креативну, духовно-культурну, інформаційно-репрезентативну та транспортно-комунікаційну (Денисенко 2012). Роль центрів особливо високого порядку, де концентрується більшість з названих функцій, є ключовою у декількох базових процесах організації простору – його ієрархізації, визначенні динаміки і стратегії розвитку, формуванні просторової взаємодії з регіонами і ядрами різних типів.

Так, саме метрополіси є осередками, де переважно розвиваються і забезпечуються просторові взаємодії, а виявлення інтенсивності цих взаємодій є важливою складовою оцінки рівня інтегрованості окремих міст до міських мереж.

Систему взаємодій між містами можна охарактеризувати як багаторівневу, адже кожне місто має зв'язки з центрами різного функціонально-ієрархічного порядку, а значить, інтегроване до мереж різних ієрархічних рівнів. Поряд з цим формуються регіональні мережі, складені центрами різного рівня розвитку (*Денисенко 2011, 2012*). Традиційно українські міста в масштабах європейської метрополітарної мережі розглядаються як нерозвинені у функціональному відношенні. Київ, як найбільш розвинений з українських центрів, відповідає рівню регіонального метрополіса, тоді як інші міста значно йому поступаються. Зважаючи на рівень зосередженого населення, їх положення в системі міст, українські центри здебільшого можна розглядати як зародкові з точки зору формування метрополітарних функцій. Тому питання відповідності між місцем центру у функціональному каркасі території та розвитком зрілого функціонального профілю українських міст є одним з найбільш гострих.

Близькість до європейської метрополітарної мережі дає низку переваг та може бути свого роду стимулятором у прискоренні розвитку процесів метрополізації в Україні та вдосконалення функціональної структури загалом. Таким чином, рівень інтегрованості міст до європейської мережі та рівень їх зв'язаності з іншими важливими світогосподарськими центрами може розглядатися як важливий критерій інтенсивності багатьох процесів, що відбуваються у містах. Серед них – відображення геополітичних пріоритетів країни, загальної активності міського середовища, зокрема, рівня ділової активності та рівня розвитку інфраструктури міжнародного рівня, яка ці зв'язки обслуговує. Водночас структура потоків та їх основні напрями вдало відображають пріоритети в реалізації зовнішніх зв'язків та дозволяють виявити центри, з якими формується найвищий рівень зв'язаності.

Аналізуючи місце Києва і українських міст у європейській метрополітарній мережі, варто відзначити значну негативну роль деструктивних явищ, що відбувалися протягом останнього часу в соціально-економічному житті країни, та суттєво вплинули на сповільнення, а подекуди, істотне зниження темпів розвитку метрополітарних функцій в українських містах. Так, кризові явища в економіці негативно позначилися на ринковій інфраструктурі, особливо

ділових послугах, а зважаючи на міжнародну практику оцінки привабливості метрополісів (світових міст) за рівнем розвитку ділових послуг та іншими подібними індикаторами, в останні декілька років потенціал українських міст у цій частині суттєво знизився.

Водночас за багатьма ознаками українські міста високоінтегровані до європейської метрополітарної мережі та є її невід'ємною частиною. Разом з тим, різні оцінки, які б враховували різносторонні аспекти розвитку міст, є достатньо складними, а інтегральні підходи не завжди забезпечують прозорість та розуміння логіки отриманих результатів. Тому ми пропонуємо в якості методичного прийому використати індикативний підхід. Інформацію про обсяги регулярного авіаційного пасажирського сполучення між містами ми визначаємо як індикатор активності міського середовища та рівня зв'язаності центру. Рівень зв'язаності центру, що відображає кількість відправлень міжнародних авіарейсів протягом одного тижня з відповідного міста, є одним з найбільш використовуваних індикаторів для оцінки та подальшого аналізу місця центру у міських мережах.

До переваг індикативного підходу у визначенні місця центру у міських мережах належать: відносна простота розрахунку показників зв'язаності, відкритий характер даних, а також широкі можливості для подальшої інтерпретації. Це дає змогу:

- охарактеризувати інтенсивність зв'язку міста з мережею міст (фактично, рівень інтегрованості, включеності до різних мереж) та проаналізувати динаміку рівня зв'язаності, описавши її числовими значеннями;

- визначити та порівняти окремі напрями зв'язків: за їх інтенсивністю, насиченістю та розвитком інфраструктури зв'язків (як, власне, транспортної інфраструктури відповідного напрямку, так і інших об'єктів, що обслуговують/формують зв'язки);

- оцінити та описати рівень включеності міста до міських мереж різного ієрархічного порядку (наприклад, міжрегіональних центрів України, мережі метрополісів Центрально-Східної Європи, Європейської мережі метрополісів і т.п.), а також декількох альтернативних регіональних мереж.

Запропонований підхід дає можливість здійснювати розрахунки та робити відповідні оцінки як з точки зору мереж (рівня їх сформованості, конфігурації, рівня впорядкованості та інтенсивності зв'язків між центрами), так і з точки зору окремих міст, коли окремий центр розглядається як основний об'єкт дослідження, включений у різнопорядкові мережі. Пропоноване дослідження ґрунтується

ся на останньому підході, коли на прикладі одного центру – Києва – пропонується модель аналізу рівня інтегрованості міста до різних типів (і ієрархічних, і регіональних) мереж.

Вибір Києва з методичної точки зору здійснено виходячи з ряду міркувань:

- наявності достатньо розвиненої в Україні мережі міжрегіональних центрів, що актуалізує порівняння, як за рівнем їх включеності до різних типів мереж, так і інтенсивності зв'язків між ними;

- Київ традиційно є осередком зв'язків, де перетинаються декілька типів різнопорядкових мереж (не лише ієрархічних, але й регіональних) – Центрально- і Східноєвропейська, Європейська і пострадянська тощо;

- суттєвий розрив між Києвом та іншими міжрегіональними центрами за рівнем розвитку метрополітарних функцій вищого порядку актуалізує дослідження щодо моделей розвитку Києва як метрополісу, виходячи з можливостей їх використання/адаптації для інших українських міст;

- аналіз зв'язаності міста має розглядатися у стійкому взаємозв'язку зі стратегією його розвитку та повинен бути важливим етапом визначення моделі його розвитку.

Маючи суттєві переваги, аналіз рівня інтегрованості до різних типів міських мереж на основі оцінки рівня зв'язаності у випадку Києва та інших українських міст водночас має деякі обмеження. Вони пов'язані з особливостями ринку авіаперевезень та його залежністю від економічної складової – платоспроможного попиту. Це обмеження характерне для всіх країн, чії ринки не сформовані та перебувають у стадії постійних коливань.

У 2015 році обсяг пасажирських авіаперевезень в Україні склав 10,7 млн осіб і, безперечно, мав потенціал суттєвого зростання за умов найменшої позитивної економічної динаміки. Це ж стосується і міжнародного аеропорту “Бориспіль”, розміщеного поряд із Києвом.

Як видно з графіка (рис. 8.1), за обсягами пасажиробороту (реалізації комунікативної функції міста) у 2015 році аеропорт “Бориспіль” суттєво поступався найбільшим аеропортам Центрально-Східної Європи (тут і надалі використовуються дані винятково офіційних сайтів аеропортів). Це стосується таких міст їх розміщення як Прага, Варшава, Будапешт, які виконують ключові комунікаційні ролі у регіоні. Водночас у 2014–2015 роках “Бориспіль” за обсягами перевезень поступався також і основному аеропорту Бухарес-

та, для якого були характерні високі темпи росту пасажирообороту в період 2005–2015 років (обсяг зріс з 2,98 млн до 9,28 млн пасажирів).

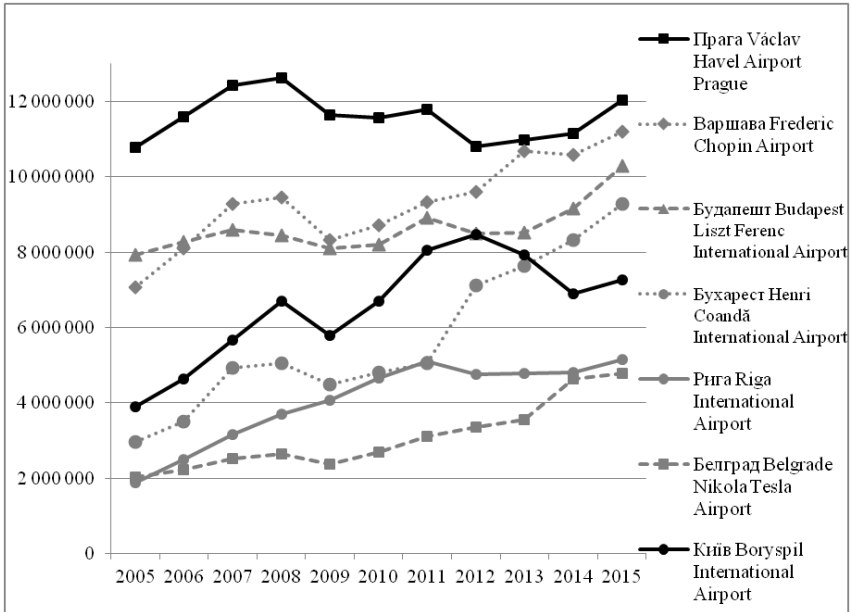


Рис. 8.1. Динаміка кількості пасажирів у найбільших аеропортах центральноєвропейських столиць у 2005–2015 роках

Джерела: офіційні сайти аеропортів: Belgrade Nikola Tesla Airport (<http://www.beg.aero/>), Bucharest Henri Coandă International Airport (<http://www.bucharestairports.ro/>), Budapest Ferenc Liszt International Airport (<http://www.bud.hu/>), Riga International Airport (<http://www.riga-airport.com/>), Vaclav Havel Airport Prague (<http://www.prg.aero/>), Warsaw Chopin Airport (<http://www.warsaw-airport.com/>), Міжнародний аеропорт “Бориспіль” (<https://kbp.aero/>)

Найвищий обсяг пасажирообороту серед міст Центрально-Східної Європи має Прага (12,0 млн осіб), що корелює з уявленням про неї, як центр з розвиненим інституційним середовищем та сприятливим бізнес-середовищем. Дещо поступається обсягам Праги Варшава (11,2 млн осіб). Попри потенційні розміри ринку, Київ поки що суттєво поступається столичним містам Центрально-Східної Європи та іншим європейським містам (рис. 8.2).

Об’єктивно Київ суттєво поступається в обсязі пасажироперевезень глобальним містам європейського метрополітарного каркасу з високим обсягом трафіку – Лондону та Парижу (154,3 та 99,7 млн осіб відповідно), іншим містам світового значення. Так, у біль-

шості європейських міст, які традиційно розглядаються як світові, пасажирооборот у 2015 році перевищив 20 і навіть 40 млн осіб, склавши у Франкфурті понад 61 млн осіб, Амстердамі – понад 58 млн, Мадрид і Рим – понад 46 млн, Мюнхені та Барселоні – понад 40 млн. Надзвичайно високі показники пасажирообороту мають також декілька центрів, що за рядом інших параметрів мають нижчу інтенсивність у реалізації метрополітарних функцій, передусім Стамбул з обсягом пасажирообороту біля 90 млн осіб та Москва (78 млн).

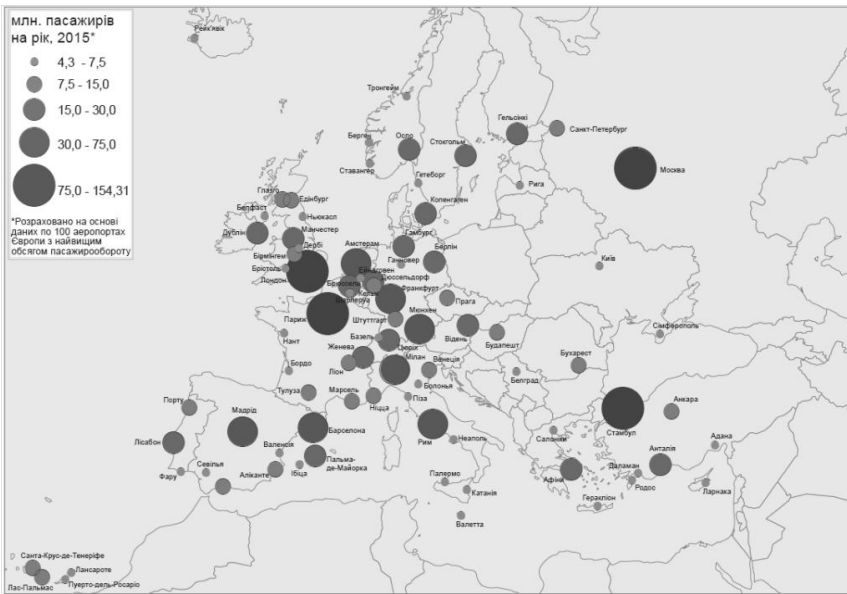


Рис. 8.2. Обсяг аеротрафіку пасажирів у європейських містах у 2015 році. Джерело: офіційні сайти аеропортів

Київ з обсягом пасажирообороту 7,3 млн осіб (без урахування показників аеропорту "Київ", який не потрапив до аналізованої вибірки найбільших аеропортів) перебуває на межі основних 50 міст Європи.. У цьому зв'язку доцільно ще раз наголосити на необхідності зважати на недостатню розвиненість ринку послуг авіаційного сполучення та його обмеженість передусім фінансово-економічними чинниками.

Цей же чинник є одним з основних, що визначає особливо високу концентрацію комунікаційної функції та інфраструктури для її реалізації в Києві. Так, у 2015 році частка міжнародного аеропорту

“Бориспіль” у пасажирообороті країни склала 68%, що відображає рівень концентрації міжнародної комунікаційної функції у Києві, адже 92% цього трафіку склав міжнародний пасажиропотік і лише 8% (578 тис. осіб) – внутрішні українські перевезення.

Розглянемо рівень інтегрованості Києва до різних типів мереж більш детально. Серед усіх напрямів найвища частка у щотижневих відправленнях належить центрам Західної Європи, які сукупно займали 39 % від усього обсягу щотижневих відправлень з Києва у 2016 році (рис. 8.3). Ще 14 % складала частка міст Центрально-Східної Європи. Таким чином, зв'язки з європейськими центрами становлять понад половину усіх відправлень з аеропортів Києва (54 %). Це суттєво відрізняється від показника п'ятирічної давнини, коли у 2011 році частка європейських міст у відправленнях пасажирських авіарейсів з Києва складала менше половини (40 %). Хоча і на той час це була також найвища частка серед усіх макрорегіонів (порівняно з 25 % СНД). Таким чином, протягом достатньо тривалого періоду рівень інтегрованості Києва до європейської метрополітарної мережі є суттєво вищим, ніж до інших регіональних мереж. Питання про те, коли ж, власне, відбувся цей “перехід”, коли зв'язки з європейськими містами почали відігравати більшу роль порівняно з іншими мережами, є предметом окремого дослідження.

Зважаючи на найвищий рівень інтегрованості Києва до європейської метрополітарної мережі, розглянемо його зв'язаність з окремими центрами цієї мережі. Протягом останніх п'яти років рівень зв'язаності в межах основних пар міст суттєво не змінився, як за загальним рівнем контактності, так і в частині зв'язаності з окремими метрополісами. При цьому рівень зв'язаності з топ-10 міст дещо зріс: з 188 у 2011 році до 206 у 2016 році. Зв'язки з цими містами складають дуже суттєву частину всього обсягу зв'язаності з європейськими метрополісами (53 % у 2011 році і 58 % у 2016 році). Водночас розвиваються й інші типи зв'язків. Склад топ-10 центрів Європи, з якими Київ має найвищі рівні зв'язаності, суттєво не змінився за останні п'ять років. Як і раніше, це потужні західноєвропейські хаби – Відень, Франкфурт-на-Майні, глобальні міста – Лондон і Париж, а також декілька столиць Центральної Європи, з якими Київ має високий рівень зв'язаності. Серед останніх виділяється Варшава, з якою Київ має один з найвищих рівнів зв'язаності (26 у 2016 році порівняно з 14 у 2011), а також Рига (19 і 21 відповідно), Прага (14 і 20), Вільнюс (13 і 14).

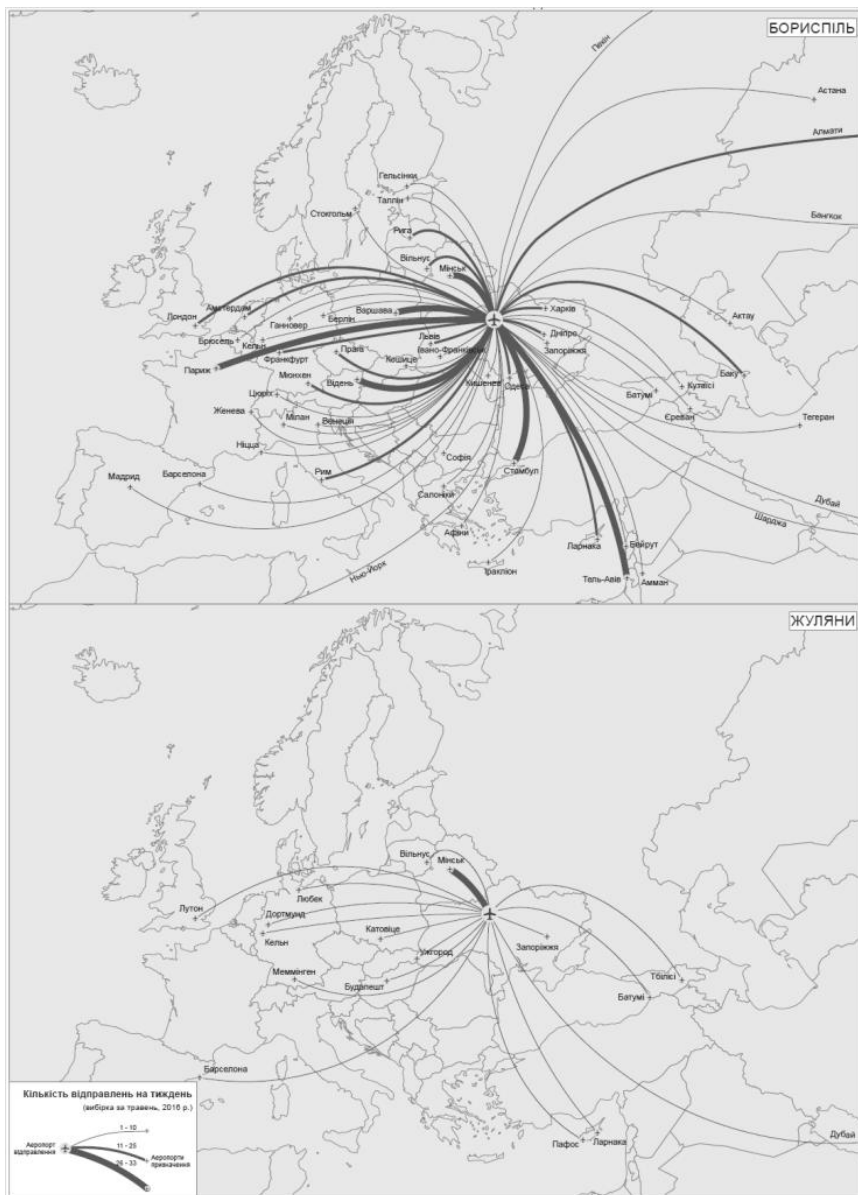


Рис. 8.3. Частота відправлень авіарейсів за основними напрямками

Джерело: Офіційні сайти Міжнародного аеропорту “Бориспіль” (<https://kbp.aero/>) та Міжнародного аеропорту “Київ” (<http://iev.aero/>)

Водночас варто відзначити, що попри більш тісну інтегрованість до європейської метрополітарної мережі, основним містом-партнером за рівнем зв'язаності для Києва до моменту скасування авіаційного сполучення тривалий час була Москва.

Це обумовлено рядом об'єктивних чинників: надзвичайно тісні особисті та родинні зв'язки жителів країн, розвинена інфраструктура зв'язків, відносна доступність до потужного соціально-економічного ядра (Москви) і метрополісу світового значення, де рівень розвитку більшості метрополітарних функцій перебуває на досить високому рівні. Мало місце і те, що деякою мірою дифузія інновацій у Києві реалізувалася з Москви як центру більш високого функціонального порядку. Рівень зв'язаності Києва та Москви був настільки високим, що інші пари міст з відносно великими значеннями суттєво поступалися. Так, якщо рівень зв'язаності з Москвою складав майже 100 відправлень на тиждень у 2011 році (88 у 2015 році, коли авіасполучення ще не було скасоване), то інтенсивність зв'язку з іншими парами міст (Дніпропетровськ, Донецьк, Львів) перебувала на рівні близько 30. Таким чином, ані серед центрально-європейських міст, ані серед західноєвропейських, у Києва не було вираженого міста-партнера з порівняно високою інтенсивністю зв'язків. Найвища частота відправлень була до Тель-Авіва (29), Відня (27), Стамбула (22). Нині трафік до Москви певною мірою прихований та частково реалізується через Мінськ (рівень зв'язаності з ним зріс з 14 у 2011 році до 54 у 2016).

Загалом мережу центрів пострадянських держав-членів СНД можна розглядати як альтернативну до європейської мережі міст. Відзначимо, що для Києва її частка за частотою відправлень у 2011 році була цілком співмірна з часткою західноєвропейських міст і складала 25 %, що становило 220 відправлень на тиждень. Попри величезне домінування Москви, помітне місце займали й інші міста – Санкт-Петербург, Мінськ, Алмати, Астана та ін. Станом на 2016 рік частка міст СНД суттєво знизилася до 17 %. І хоча це частково можна пояснити скасуванням авіасполучення з Російською Федерацією, все ж інтенсивність зв'язків з іншими містами пострадянського простору теж суттєво знизилася. Так, порівняно з 2011 роком частота зв'язків з містами Казахстану та Середньої Азії знизилася на понад 10 відправлень щотижня, що є досить суттєвим.

Досить стабільним є рівень зв'язаності Києва з містами Близького Сходу. За період з 2011 по 2016 роки показники інтенсивності зв'язків майже не змінилися, як і частка макрорегіонів (10 і 14 % відповідно). Стійким і досить високим залишається рівень

зв'язаності Києва з двома містами-лідерами: Тель-Авівом (рівень зв'язаності 29 у 2011 році та 32 у 2016) і Стамбулом (22 і 33 відповідно). При цьому у 2011 році Тель-Авів був центром, з яким Київ мав найвищий після Москви рівень зв'язаності. І хоча за останні п'ять років рівень інтегрованості Києва до європейської метрополітарної мережі суттєво зріс і зв'язки з багатьма центрами були посилені, все ж Тель-Авів та Стамбул залишаються тими центрами, з якими Київ нині має найвищий рівень зв'язаності, поступаючись лише Мінську. Причому зв'язок зі Стамбулом був суттєво посилений. У цьому контексті варто відзначити дещо відмінний характер чинників високої тісноти зв'язків Києва з цими містами. Попри високий туристичний потенціал обох центрів, зв'язки Києва з Тель-Авівом значною мірою ґрунтуються на потужних особистих контактах та родинних зв'язках, тоді як у випадку Стамбула неабияку роль відіграє економічна складова. Тривалий час, починаючи з 2000-х років, у багатьох сферах діяльності турецькі компанії здійснювали політику експансії на українські ринки, у результаті чого рівень товарообороту з Туреччиною істотно зріс. Водночас варто відзначити, що ні для Тель-Авіва, ні для Стамбула Київ не є містом, з яким вони мають особливу високу інтенсивність зв'язків, що відображає доцільність подальшої реалізації стратегії диверсифікації зв'язків для Києва. При цьому йдеться не стільки про інфраструктуру їх реалізації (таку, як відкриття нових маршрутів регулярного сполучення), скільки про соціально-економічний базис їх реалізації.

Роль інших метрополітарних мереж – азійсько-тихоокеанської та американської – у структурі зовнішніх зв'язків Києва є порівняно незначною. Їх частка зберігається на рівні майже 1 % з деяким зниженням рівня зв'язаності з азійсько-тихоокеанським регіоном (до 7 у 2016 році порівняно з 16 у 2011). Як бачимо, зв'язок з містами цього регіону залишається поки що досить низьким.

Особливої уваги потребує аналіз зв'язаності Києва з іншими українськими містами. У цьому зв'язку варто зосередити увагу на кількох вихідних положеннях:

- однозначно можна стверджувати, що існує значний потенціал щодо нарощування рівня зв'язаності між українськими містами у сфері авіасполучення. Втім, це більшою мірою питання не потенціалу розвитку зв'язків, а підвищення платоспроможності попиту та розвитку відповідної інфраструктури. При цьому зв'язки в межах української мережі міст є тісними та реалізуються в інший спосіб;

- однією з основних рис української мережі міжрегіональних центрів є виражена наявність одного центру – Києва, на який знач-

ною мірою ”замикається“ суттєва частина зв’язків (не лише міжнародних, а й внутрішньоукраїнських);

– навіть в умовах недостатнього розвитку авіаційного сполучення між українськими центрами наявні дані дають змогу зробити висновки щодо інтенсивності зв’язків за окремими напрямками та здійснювати їх порівняння.

Передусім варто відзначити, що рівень зв’язаності Києва з іншими українськими центрами за обраним індикатором суттєво знизився з 194 у 2011 році до 83 у 2016 році. Серед факторів такого зниження велика роль належить відсутності сполучення з українськими Донецьком та Сімферополем, відчутне зниження рівня зв’язаності Києва з іншими центрами – Дніпром (з 32 у 2011 році до 20 рейсів на тиждень у 2016 році), Львовом (з 28 до 11 відповідно), Одесою (25 і 14), Харковом (28 і 14). Попри відчутне зниження рівня зв’язаності Києва з іншими українськими містами за інтенсивністю авіаційного сполучення, найбільш сильним, як і п’ять років тому, залишається зв’язок Києва з Дніпром.

Характеризуючи структуру і конфігурацію мережі міжрегіональних центрів України, варто наголосити на тому, що всі міжрегіональні центри України мають найвищу зв’язність з Києвом (у межах мережі міст цього рівня). У Києва нині найсильніший у межах України зв’язок прослідковується з Дніпром (за відсутності сполучення з Донецьком, з яким зв’язність у 2011 році досягала 31).

Поза українською мережею міжрегіональні центри України мають досить низький рівень зв’язаності з іншими містами та низький рівень інтегрованості до будь-яких інших мереж, будучи значною мірою ”замкненими“ на внутрішніх зв’язках чи містах пострадянських країн (до останнього часу). Це тією чи іншою мірою справедливо для різних міст, але означена тенденція була характерною досить тривалий час, а відповідно, низький рівень розвитку комунікативної функції лишався однією з основних проблем розвитку регіональних центрів України. Так, поза межами України Харків зв’язаний регулярним авіасполученням лише з одним містом, Дніпро і Одеса – з п’ятьма, Львів – сімома. Безумовно, це не може розглядатися навіть як мінімальний достатній рівень зв’язаності міст-регіональних метрополісів у європейській країні та свідчить про дуже низький рівень розвитку метрополітарних функцій.

Таким чином, аналіз рівня інтегрованості Києва до різних типів міських мереж дозволяє зробити ряд висновків. Так, Київ має достатньо розвинену мережу зовнішніх зв’язків та характеризується досить високим рівнем зв’язаності з багатьма містами, значна час-

тина з яких мають високий функціональний статус та є метрополісами глобального (Нью-Йорк, Лондон, Париж) і світового значення (Відень, Амстердам, Мюнхен тощо). Київ як центр одночасно включений до кількох типів міських мереж – ієрархічних та регіональних. Серед регіональних мереж високою є інтегрованість Києва до європейської метрополітарної мережі (понад половина всіх відправлень з Києва здійснюється до міст Європи, причому цей показник, попри зниження кількості рейсів, лише зростає). Про дану тенденцію можна говорити як стійку та довготривалу. Інші українські міжрегіональні центри, мають дуже низький рівень зв'язаності, тому диверсифікація зв'язків має стати важливим елементом стратегії їх розвитку.

Якщо рівень зв'язаності Києва з європейськими містами доцільно характеризувати в контексті інтегрованості до європейської метрополітарної мережі, зважаючи на високу частоту зв'язків, то зв'язки Києва з іншими мережами можна визначити як рівень включеності. До центрів з найвищим рівнем зв'язаності належать такі центри регіональних мереж, як Мінськ, Стамбул та Тель-Авів.

- ДЕНИСЕНКО, О. О. (2011): Метрополітарна мережа світу: макрорегіональний аспект. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 2(63): 230-237.
- ДЕНИСЕНКО, О. О. (2012): *Процеси метрополізації: світогосподарський аспект*. Київ, Інститут географії НАН України, 193 с.

Частина 2. Внутрішня мозаїка міст

9. Вступ: зміни міського простору столиці

Наталія Мезенцева, Костянтин Мезенцев

Міста розглядаються як простори, де взаємонакладаються різноманітні процеси: глобалізація, метрополізація, джентрифікація, фрагментація (функціональна фрагментація), комерціалізація, деіндустріалізація, терціарізація, демілітаризація, ревіталізація, сакралізація, просторова сегрегація (соціальна поляризація). Вони призводять до суттєвих трансформацій міського середовища. Тому важливим питанням в Україні є поєднання традиційного, своєрідного та трансформованого в розвитку міст, поєднання урбаністичної спадщини і оновлення. Через окремі трансформації міські ландшафти намагаються адаптуватись до ринкової економіки та ринкових відносин. Ключовими в цьому відношенні постають деіндустріалізація у розвитку великих міст та трансформації їх публічних просторів.

Київ має істотні ознаки глобального міста, в якому відбуваються інтенсивні соціально-економічні та просторові трансформації. Обумовлено це столичністю міста, виконанням представницьких функцій і наданням адміністративно-управлінських, культурно-освітніх, фінансових та комунікаційних послуг (*Мезенцев, Мезенцева 2012a, 2012b*). Найістотніше значення для сучасного розвитку Києва і агломерації мають процеси джентрифікації, функціональної фрагментації, деіндустріалізації і терціарізації (*Мезенцев, Мезенцева 2012b*). Питання ревіталізації території і формування ділових центрів в Києві широко обговорюються, але вимагають стратегічного та практичного вирішення.

Через відсутність чіткої стратегії просторового розвитку Києва протягом останніх 20 років триває хаотична, безсистемна забудова всіх вільних ділянок в місті, як в центральній частині, так і в напівпериферійних і периферійних територіях. Щільність забудови в центральній історичній частині міста зростає, відбуваються процеси вертикалізації: здійснюється надбудова поверхів (в тому числі і в історичних будівлях, які внаслідок цього втрачають свою історичну цінність), частина будівель руйнується, вирубуються дерева в скве-

рах і парках з метою отримання нових ділянок для будівництва багатопверхових житлових будинків і торгово-офісних центрів (Мезенцев, Мезенцева 2012a, 2012b). Це призводить до втрати естетичної привабливості і архітектурно-планувальної цілісності міста

В Києві такі зміни відбуваються, насамперед, в окремих колишніх промислових зонах, в центральній частині міст та окремих районах за межами центру. Як правило, вони пов'язані з деіндустріалізацією, інтенсивним будівництвом торговельно-розважальних центрів, житловим будівництвом, комерціалізацією. При цьому переважна більшість муніципальних і державних проектів у сфері оновлення міст і міського розвитку, благоустрою розробляються під залучення приватних інвестицій. Тобто, розвиток міст та трансформація міських просторів залежать від зацікавленості, розуміння проблем та власного бачення перспектив розвитку міста потенційними інвесторами. Тому аналіз внутрішньої мозаїки розвитку міста важливий з точки зору усвідомлення селективного характеру джентрифікації та трансформації публічних просторів міст, із збереженням імунітету міста до складних схем переважання бізнесових інтересів над інтересами громади у розвитку міста.

У процесі реконструкції центральної частини міста Києва відбуваються процеси *джентрифікації*, які сприймається у суспільстві по-різному. З одного боку, як позитивний процес, а з іншого, як досить негативне явище, що зумовлює витіснення жителів центру до інших районів міста. У 2000-х роках склад населення центральної частини Києва змінився за особливих обставин. Значною мірою це було пов'язано з кількаразовими замінами топ-менеджерів вихідцями з інших регіонів країни. Збільшення соціальної стратифікації населення не викликало істотної його просторової сегрегації. Однією з причин цього є надання державою соціальної допомоги тим громадянам, які мають низькі доходи і не здатні самостійно утримувати приватне житло. Однак, звичайно, формуються окремі ареали з підвищеною концентрацією населення з високими або низькими доходами (Мезенцев, Мезенцева 2012a, 2012b).

Функціональна фрагментація традиційно була характерна для Києва. Істотні диспропорції проявляються між правобережною та лівобережною частинами міста. Це породжує масові щоденні переміщення населення мостами через Дніпро. У 2000-х роках фрагментація характеризується посиленням мозаїчності – діленням раніше цілісних функціональних частин на менші ділянки з різними функціями (Мезенцев, Мезенцева 2012a, 2012b).

Істотними є трансформації в структурі господарства міста. Відбуваються процеси *деіндустріалізації і терціарізації*. У Києві частка зайнятих в сфері послуг зростає, а в промисловості – суттєво скоротилась. Максимальний приріст зайнятості в торгівлі, готельному та ресторанному господарстві, державному управлінні, фінансовій діяльності є аргументом на користь того, що саме розміщення установ цієї сфери є визначальним на сучасному етапі розвитку міста. Разом з тим слід зазначити скорочення частки зайнятих в освіті та охороні здоров'я, що не відповідає пріоритетам інноваційного та соціально орієнтованого розвитку міста (Мезенцев, Мезенцева 2012a, 2012b).

Частина виробничих приміщень колишніх промислових підприємств Києва перетворена в торгово-розважальні центри, Арт-центри, культурно-розважальні заклади, коворкінгові центри тощо. Однак в місті залишається чимало промислових об'єктів, де виробництво зупинено, але ревіталізація території не відбувається.

Процеси формування ділових (адміністративно-ділових) центрів в Києві мають свої особливості. У центрі міста історично сконцентровано більшість адміністративно-управлінських установ державного і муніципального рівнів. Створення нових офісних центрів також орієнтується переважно на центральну історичну частину міста. Як наслідок, центральна частина переобтяжена адміністративними установами та офісними центрами, які хаотично впроваджуються в історичну забудову, спотворюючи вигляд міста. На це накладається проблема нестачі парковок, в результаті чого автомобілі паркуються на проїжджій частині і тротуарах, створюючи затори і незручності для пішоходів (Мезенцев, Мезенцева 2012a, 2012b).

Протягом останнього десятиліття відбувається суттєва *трансформація публічних просторів* міста: комерціалізація публічних просторів; обмеження доступу, виокремлення публічних просторів; сакралізація (де-сакралізація) публічних просторів; зростання ролі мовів як публічних просторів за рахунок суттєвого зменшення ролі площ та парків; перехід основної ролі від комунікативних функцій до візуальних; одомашнення публічних просторів (Мезенцев, Мезенцева 2012b, Мезенцева, Бюра 2017).

Пріоритетами просторового розвитку Києва як глобального міста є створення нового ділового центру, оптимізація та модернізація транспортної інфраструктури, розвиток виставкової інфраструктури, ревіталізація та реконструкція промислових і складських зон, масивів застарілої житлової забудови (Мезенцев, Мезенцева 2012b).

Місто Київ є точкою перетину досліджень різноманітних аспектів просторових процесів. Науковий інтерес викликають питання трансформації публічних просторів столиці, як осередків проведення дозвілля, розваг, вираження інтересів громадян всієї країни, прояву конфліктів міського розвитку, територій, де відбуваються неоднозначні за своїми наслідками процеси комерціалізації, сакралізації та європеїзації (Н. Мезенцева). Виникає необхідність аналізу проблем функціональних та просторових змін вузлових територій міста (О. Дронова, Д. Полєшко), перспектив “хрущовок”, як унікальних цілісних житлових масивів радянської епохи (К. Мезенцев, Ю. Стеблецька), чутливості міських територій до ризиків та готовності їм запобігати і протидіяти (О. Кононенко, А. Мельничук, О. Денисенко, О. Гнатюк).

МЕЗЕНЦЕВ, К. В., МЕЗЕНЦЕВА, Н. И. (2012а): Влияние процессов глобализации на пространственное развитие Киева. В: Дружинин, А. Г., Чистобаев, А. И. *Эволюция общественно-географической мысли*. Санкт-Петербург-Ростов-на-Дону, с. 182-187.

МЕЗЕНЦЕВ, К. В., МЕЗЕНЦЕВА, Н. И. (2012b). Пространственные социально-экономические изменения в Киеве и агломерации. *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов (АРГО)*, №1: 109-123.

МЕЗЕНЦЕВА, Н., БУРА, Т. (2017): “Старі” та “нові” публічні простори Києва: конфлікт чи взаємодоповнення? *Урбаністичні студії*, Вип. 3: 168-177.

10. Публічні простори Києва: просторова модель та сучасні трансформації

Наталія Мезенцева

Публічні простори міст визначаються як території для самовираження та комунікації, до яких право доступу мають всі громадяни. Головною їх ознакою є доступність, а функції зводяться до того, що вони є місцем для зустрічей, самовираження, відпочинку та розваг. Сучасними трансформаціями публічних просторів Києва є комерціалізація, обмеження доступу, “диснейфікація”, перехід основної ролі від комунікативних функцій до візуальних, доместикація, віртуалізація, зростання ролі торговельно-розважальних центрів, сакралізація, “європеїзація”. Окремі з них мають суперечливий характер і суттєво видозмінюють традиційне сприйняття публічних просторів. Публічні простори Києва зазнають просторових трансформацій шляхом формування нових громадських центрів. Традиційно громадські центри формувалися внаслідок історичної зумовленості та реалізації планувальних заходів, передбачених Генеральним планом розвитку міста. Нині в Києві ці процеси відбуваються дещо хаотично і визначаються наявністю потужних торговельно-розважальних центрів, концентрацією значних потоків населення та транспортною доступністю.

Ключові слова: місто, публічний простір, просторова модель, трансформації публічних просторів, Київ

Сучасне місто фокусує перетин складних, неоднозначних, багатомірних суспільних процесів. Вони проявляються в різних аспектах його функціонування на таких зрізах як населення (особа, громада, мешканці), політика, економіка та мають часові і просторові особливості. Певною мірою унікальним елементом з точки зору функціонування і розвитку міст, де одночасно акумулюються результати всіх процесів міських трансформацій, є публічний простір. Як порівняно новий об’єкт дослідження міські публічні простори привернули до себе увагу соціологів, урбаністів та архітекторів з 1990-х років. З того часу у зарубіжних публікаціях було представлено значне розмаїття теоретичних, методичних та прикладних підходів до розуміння та вивчення публічних просторів, напрямів їх трансформацій. Дослідження підтвердили, що публічні простори не характеризуються безмісцевістю, а визначаються у своєму формуванні та функціонуванні місцевими традиціями та культурою, наявними ресурсами, формами регулювання. Водночас, всім їм прита-

манні певні загальні функції, властивості, трансформації та їх наслідки.

В різні історичні періоди в містах України актуалізувалось виконання публічними просторами політичних, комунікаційних, рекреаційних функцій, функцій територіальної ідентичності та самоідентифікації. Нині для публічних просторів міст України і, насамперед, Києва характерні суттєві трансформації. Вони зумовлюють необхідність осмислення та визначення позитивних і негативних наслідків комерціалізації та приватизації публічних просторів, їх виокремлення, “закриття”, “диснейфікації”, недоступності для окремих членів громади, віртуалізації, сакралізації, зростання ролі молів, “європеїзації”. Важливого значення при цьому набуває необхідність суспільно-географічного їх дослідження на основі сформованих зарубіжних концепцій.

Концептуалізація публічних просторів міст

Л. Стеелі та Д. Мітчел пропонують використовувати чотири підходи для розуміння поняття “публічного простору” (*Staeheli, Mitchell 2007*). Згідно першого, публічне – це те, що стосується держави та її адміністративних функцій. Відповідно, *публічний простір* – це простір, в межах якого забезпечується функціонування держави, виконання нею адміністративних функцій. Згідно другого підходу, публічне – те, що стосується держави та економіки, а *публічні простори* – це простори, в межах яких забезпечується економічна діяльність. Третій підхід визначає публічне як те, що стосується громади, урядування, громадян і визначає *публічний простір* як простір, в межах якого громади або громадські асоціації встановлюють правила участі (членства) відповідно до моральних цінностей та соціальних очікувань, забезпечується взаємодія між учасниками. Згідно четвертого підходу, публічне – те, що стосується комунікабельності, відкритого самовираження. Отже, *публічний простір* – це простір самовираження та комунікації.

У “Словнику суспільної географії” *публічний простір* визначається як простір, до якого всі громадяни мають право доступу (*Blomley 2009*). В “Енциклопедії суспільної географії” *публічний простір* трактується як місце, що створене та підтримується урядовими структурами для користі громади і може бути використане незалежно від його економічних та соціальних умов (*Chapman 2006*).

3. Ніл систематизував бачення різних авторів сутності поняття “публічний простір”, ознак публічності та ключових проблем і ви-

ділив *три підходи до дослідження публічних просторів: економіко-правовий, соціально-просторовий та політичний (Neal 2010)*. Кожен із зазначених 3. Нілом підходів дає можливість висвітлити ту чи іншу сторону публічного простору.

Економіко-правовий підхід ставить два питання: що таке публічний простір і хто за нього платить. Таке трактування передбачає дослідження питання правового статусу публічного простору та його фінансового значення для соціально-економічного розвитку міста, підвищення рівня життя його мешканців.

Соціально-просторовий підхід основну увагу концентрує на питаннях дизайну та використання публічних просторів міст. Ключовими напрямками досліджень в межах підходу є: оптимальне проектування і планування публічних просторів; дослідження на рівні міських вулиць як найбільш публічних та найчастіше використовуваних публічних просторів у повсякденному житті міста; дослідження еволюції публічних просторів; вивчення соціальних функцій публічних просторів як викликів, які необхідно подолати за рахунок поліпшення дизайну публічного простору.

Політичний підхід фокусується на визначенні ролі публічних просторів в демократичному суспільстві. Ключовими темами досліджень в рамках даного підходу є визначення публічного простору як засобу долучення до політичного процесу, поведінка в публічному просторі міста та її контроль.

Найістотношою *ознакою публічних просторів є доступність* для всіх незалежно від статі, раси, національності, віку чи рівня доходів. З іншого боку, доступність публічних просторів для всіх, може створювати певні небезпеки (призводити до контактів із безхатьками, активними прохачами милостині, “неформалами”, до споглядання політичних мітингів, сутичок, гей-парадів тощо). Іншими ознаками публічних просторів вважаються: *відсутність індивідуального контролю; перебування у державній чи комунальній власності* (нині частина публічних просторів перебуває у приватній власності, але вони залишаються публічними, оскільки забезпечується їх доступність для всіх); *відкритість* публічних просторів (нині також вважається, що публічні простори можуть бути закритими, навіть підземними просторами).

Поняття виключення і доступу публічних просторів лежить в основі визначення чотирьох *моделей публічних просторів* К. Айвсона (*Iveson 2007*). Перша модель є ритуальною (церемоніальною) і включає великомасштабні території (площі), де люди збираються, щоб відмітити важливі події в житті країни. Будучи у вла-

сності громади і маючи значні масштаби, такі публічні простори історично були ключовими місцями для політичних зібрань чи протестів. Сутність другої моделі ґрунтується на відчутті спільності, яке виникло завдяки таким складовим, як залюдненість, різноспрямоване використання, пішохідна доступність та зручність. У відповідь на поширення споживацького стилю життя з'явився інтерес до публічних просторів, які орієнтовані на споживацькі рефлексії окремих прошарків середнього класу, і складаються з офісів, торговельних та розважальних закладів. Третя модель публічних просторів ґрунтується на поняттях відкритості та доступності для резидентів незалежно від їх соціальної позиції. Четверта модель публічних просторів концентрується на посиленні взаємодії між різними публіками: члени різних груп можуть перетнутись та поспілкуватись і не мусять ставати однорідними.

Публічні простори виконують ряд важливих *функцій*. Головними з них є: комунікаційна (публічні простори є місцем для зустрічей, спілкування, самовираження, проведення вуличних парадів, спільних святкувань); рекреаційна (публічні простори є місцем для прогулянок, відпочинку, розваг, проведення вуличних вистав); політична (публічні простори є місцем публічних зборів, дебатів, висловлення незгоди, політичних протестів, політичної боротьби, соціальних рухів, з одного боку, та місцем проведення владою демонстрацій, парадів, з іншого); територіальної ідентифікації та самоідентифікації (публічні простори є місцем формування і підтвердження ідентичності); шопінгу (в розумінні одного з видів розваг, проведення дозвілля) (*Мезенцев, Мезенцева 2011*).

Публічні простори міст мають безліч форм, виконують різноманітні функції, тому неможливо їх визначити просто і однозначно. З урахуванням виділених ознак та функцій визначають такі *типи публічних просторів*: площі; вулиці, проспекти, бульвари, дороги; парки, сквери ("зелені" публічні простори); набережні; ТРЦ (торгово-розважальні центри, моли). Специфічними публічними просторами є ділові райони міст (даунтауни), кампуси (студентські містечка), державні будівлі, які відкриті для громадян (наприклад, публічні бібліотеки). Напівпублічними просторами, доступ до яких є обмеженим, можна вважати територію аеропорту, університету тощо.

З огляду на вищесказане, основні акценти зарубіжних досліджень публічних просторів міст зосереджені на таких чотирьох напрямках: *визначення сутності поняття "публічний простір", ознак публічності; роль публічних просторів міст у житті громади та їх використання; просторовий аналіз, планувальні аспекти пуб-*

лічних просторів міст; динаміка та сучасні трансформації міських публічних просторів (Мезенцева, Пальчук 2016). В даній роботі ми зупинимось на двох останніх напрямках, поставивши за мету виявлення просторових особливостей у розміщенні публічних просторів Києва, аналіз сучасних їх трансформацій та визначення функцій публічних просторів Києва. Це передбачає аналіз диверсифікації та просторової сегментації публічних просторів Києва, вивчення публічних просторів міста як територій політичних протестів, місць конфліктів бізнесових та громадських інтересів, центрів розваг і відпочинку.

Методичні аспекти дослідження

У роботі узагальнено результати авторських досліджень публічних просторів Києва в контексті їх функціонування, виконання певних функцій, появи нових видів публічних просторів та їх трансформацій, які здійснювались у 2010–2017 роках у співпраці із К. Мезенцевим та Т. Бурою. Методики цих досліджень ґрунтуються на використанні методів візуальних спостережень, кількісних методів суспільно-географічних досліджень (зокрема, статистичного, порівняльно-географічного, графічного, картографічного), історичного методу, аналізу і синтезу та передбачають створення просторової моделі публічних просторів столиці, аналіз їх трансформацій. Метод соціологічного опитування було використано для визначення пріоритетів молоді як активної частини громадськості міста щодо вибору тих чи інших публічних просторів для проведення вільного часу, визначення перспектив їх використання.

Дослідження проводилось у кілька етапів. На першому етапі відбувався польовий збір даних про відкриті публічні простори та ТРЦ з акцентом на їх розміщенні, архітектурних рішеннях, відвідуваності, функціональній спрямованості. Другий етап передбачав камеральний збір інформації на основі даних друкованих та електронних видань щодо кількісних параметрів публічних просторів, їх систематизацію, аналіз і формування відповідних висновків. Третій етап включав спостереження та аналіз трансформацій публічних просторів Києва, проведення соціологічного опитування молоді щодо перспективних напрямів їх використання.

Джерелами інформації були результати візуальних спостережень, матеріали аналітичних досліджень інших авторів, авторські соціологічні опитування студентської молоді Києва у 2014 році, статистичні дані.

Просторова модель публічних просторів Києва

У Києві представлені різні типи публічних просторів: відкриті (наприклад, Печерський ландшафтний парк, Пейзажна алея, парк Слави); *закриті* (наприклад, ТРЦ “Ocean Plaza”, “Dream Town”, “Art Mall”, “Метрорад”, Національний центр ділового та культурного співробітництва “Український дім”), *змішані* (наприклад, майдан Незалежності, де поєднуються головна площа країни та підземний торговельно-розважальний центр, Національний комплекс “Експо-центр України (ВДНГ)”).

Нині в Києві є понад 50 площ, більшість з яких – це класичні багатофункціональні публічні простори. Перші площі Києва сформувалися за часів Київської Русі як торжища, зокрема, сучасна Конtrakтова площа (Подільське торговище), Поштова (Літописне торжище). Можна вести мову про дві основні причини, які зумовлювали виникнення площ міста до початку 20 століття. Вони виникали як сакральні простори навколо монастирів і соборів (наприклад, Софіївська, Михайлівська, Троїцька) та як торгові публічні простори, які поєднували рекреаційні та комунікаційні функції (наприклад, Бессарабська, Європейська (кінний торг), Львівська (сінний торг), Перемоги (Єврейський базар), майдан Незалежності). Функції комунікації та самовираження лежать в основі виникнення площ перед театрами (Театральна, Івана Франка), вокзалами (Вокзальна, Привокзальна). Значна кількість площ Києва у 1950-70-х роках сформувалася на перетині транспортних магістралей (Севастопольська, Інтернаціональна, Одеська тощо). Як наслідок, вони не виконували більшості функцій публічних просторів і лише з часом у зв’язку із будівництвом закладів торгівлі та ресторанного обслуговування набули ознак публічних просторів (*Мезенцев, Мезенцева 2011*).

Загальна площа “зелених” публічних просторів Києва становить 5,5 тис. га, або 6,6% території міста. Перший парк в Києві було закладено Київським митрополитом у 1631 році в Голосіїві. У XVII–XVIII ст. виникли Шовковичний, Виноградний сади у Клові, Липовий гай на Печерську. Головною їх функцією була рекреаційна. Всього на території Києва функціонує понад 140 парків. Ряд парків виступають публічними просторами загальнодержавного (Володимирська гірка, Маріїнський, Гідропарк) або загальноміського (Труханів острів, Печерський ландшафтний) значення, інші виконують функції публічних просторів районного рівня. Як “зелені” публічні простори використовуються понад 300 скверів міста. На території багатьох скверів розташовуються пам’ятники, фонтани,

будинки культури, культові споруди, кінотеатри, спортивно-оздоровчі споруди, заклади ресторанного обслуговування, торговельні комплекси, дитячі майданчики. Важливу роль публічних просторів відіграють київські набережні, передусім Оболонська, Русанівська, Дніпровська. “Зеленими” публічними просторами Києва є бульвари, перші з яких виникли на початку XIX ст. відповідно загальноєвропейській тенденції XVII–XVIII ст. щодо створення бульварів на місці колишніх міських валів та ровів.

Торговельно-розважальні центри в Києві з’явилися на початку XXI ст. У центрі міста у 2001 році в процесі реконструкції вулиць та площ першим (у т.ч. і в Україні) запрацювали підземні ТРЦ “Глобус” та “Метроград”. Перші роки ТРЦ в Києві будувались під землею біля виходів з метро і фактично були “критими ринками”. Для другого етапу будівництва ТРЦ Києва характерним є їх “вихід” на поверхню і наближення до спальних районів. Ця тенденція залишається актуальною і нині, оскільки потенціал житлових масивів переважно “спального” характеру ще не вичерпаний, а для споживачів важливу роль відіграє розташування ТРЦ поблизу місця проживання. Третім етапом розвитку ТРЦ став їх вихід за межі міста або на його окраїни одночасно з укрупненням торговельних площ та поширенням шопінгу як певної форми дозвілля.

Для Києва характерна нерівномірність розміщення ТРЦ. Зумовлено це, насамперед, наявністю чи відсутністю доступу до мережі метрополітену, а також функціональним зонуванням території з виокремленням “спальних” районів, для яких не характерні великі скупчення людей. В цілому *для розміщення ТРЦ Києва характерні такі риси (Мезенцев та ін. 2011):*

– ТРЦ Києва розміщуються переважно кільцеподібно навколо центральної частини міста. Це обумовлено нижчими цінами на землю в периферійних районах та меншою концентрацією різноманітних закладів, що надають послуги, порівняно з центральною частиною міста;

– ТРЦ розміщуються на околицях міста відповідно із наявними та перспективними станціями метро;

– у своїй локалізації ТРЦ орієнтуються переважно на показник високої транспортної доступності, тому більшість з них знаходяться поблизу станцій метро, які є територіями постійного скупчення і значного потоку населення, та важливих шляхів сполучення (залізничні вокзали, автомобільні шосе тощо);

– ТРЦ знаходяться в центральній частині міста, як правило, в підземних просторах, як модифікація або заміна колишніх торгових

центрів, універмагів, які у свою чергу були зорієнтовані на значний потік відвідувачів;

– в центрі Києва знаходиться кілька ТРЦ, які функціонують у підземному просторі з метою уникнення зайвого негативного впливу на життєдіяльність мешканців центральної частини міста з точки зору нагромадження транспортних засобів та порушення естетики сприйняття простору, схеми архітектурного планування центру столиці.

Публічні простори Києва характеризуються досить закономірним розміщенням, що дозволяє виділити *три пояси їх концентрації* (Мезенцева, Бура 2014, 2017) (рис. 10.1):



Рис. 10.1. Пояси та сектори концентрації публічних просторів Києва

I пояс – внутрішнє кільце – функцію публічних просторів виконують відомі за різними історичними та культурними подіями Контрактова площа, площі Слави, Арсенальна, а також створені

пізніше – Майдан Незалежності, Театральна, Лук'янівська, Перемоги, парки, сквери, бульвари, кілька молів та набережні Дніпра.

II пояс – середнє кільце – функції публічних просторів виконують переважно ТРЦ (їх кількість найбільша саме у цьому поясі, де забезпечується оптимальна доступність до них населення з усіх районів міста), а також окремі площі (переважна більшість площ цього кільця побудовані у середині та другій половині 20 століття – Харківська, Солом'янська, Космонавтів, Севастопольська тощо) та набережні. На півночі та на півдні поясу представлені прибережні зони масового відпочинку.

III пояс – зовнішнє кільце – функції публічних просторів тут виконують парки, сквери та інші види відкритих публічних просторів.

Значними відмінностями щодо розміщення публічних просторів характеризуються Правобережжя та Лівобережжя Києва. *Правобережна частина міста*, де розміщується історичний центр Києва, містить переважну більшість публічних просторів столиці. Тут чітко виділяються три пояси їх концентрації. На *Лівобережжі Києва* перший, внутрішній пояс, відсутній. У середньому поясі концентруються в основному площі і ТРЦ. Зовнішній пояс майже повністю представлений суцільними “зеленими” зонами.

Просторова структура концентрації публічних просторів Києва характеризується секторною сформованістю. Північно-західний сектор максимально насичений різними типами публічних просторів, концентрація яких досить плавно змінюється від центру до периферії: площі максимально сконцентровані у центральній частині, моли, парки і сквери – на окраїні. У північно-східному секторі основними типами публічних просторів є набережні, площі, ТРЦ та “зелені” зони, які поширені найбільше, а концентрація площ і молів є незначною і суттєво поступається їх концентрації у північно-західному секторі. У південному секторі функції публічних просторів розподілили між собою парки та набережні. Північно-західний, північно-східний та південний сектори є найбільш насиченими публічними просторами. Північний, південно-західний та південно-східний сектори містять значно меншу кількість публічних просторів. Варто також відмітити, що на перший погляд, південно-західний сектор характеризується більшою концентрацією публічних просторів, ніж південний, проте з функціональної точки зору набережні південного сектора користуються більшою популярністю і є більш відвідуваними, аніж площі, яких більше у півден-

но-західному секторі. Набережні більшою мірою виконують функції публічних просторів і є вагомішими у оцінці насиченості.

Трансформації публічних просторів Києва

Трансформації публічних просторів Києва відповідають загальноєвропейським тенденціям і, водночас, мають свої особливості прояву. Пов'язане це як з умовами, в яких вони відбуваються, так і з наявністю специфічних напрямів трансформацій, які характерні для пострадянських міст. Насамперед, трансформації публічних просторів Києва відбуваються швидкими темпами. Трансформаційні процеси, які в європейських країнах тривали кілька десятків років, в містах на пострадянському просторі проходять той же шлях в два-три рази швидше.

Іншою особливою передумовою є те, що публічні простори Києва, як і інших столичних пострадянських міст, тривалий час в складі СРСР активно використовувались для колективних дій (святкових демонстрацій, парадів, культурних та спортивних заходів, відпочинку), які заохочувались і контролювались. Всі вони були публічними і “спільними” та виключали прояв приватного. Тому поява приватної власності у публічних просторах Києва була досить радикальною і за проявом, і для сприйняття суспільством.

Ще одна особливість умов трансформаційних процесів публічних просторів пострадянських міст полягає в тому, що органи муніципальної влади ретельно охороняють монофункціональність центральних площ, залишаючи їх “зарезервованими” для певних видів громадської активності (концертів, офіційних свят, комерційних ярмарків тощо), фактично дещо ігноруючи право на вільне використання таких публічних просторів (Паченков 2012). Однак для Києва, де активно використовуються центральні площі міста в суспільно-політичному та культурному житті, а вулиця Хрещатик тривалий час є пішохідною у вихідні та святкові дні, ця передумова не є актуальною.

Щодо напрямків трансформацій публічних просторів Києва, то в місті проявляються як традиційні складові – *комерціалізація* публічних просторів; *обмеження доступу*, виокремлення публічних просторів, “диснейфікація”, “б’ютіфікація”; *перехід основної ролі від комунікативних функцій до візуальних*; *віртуалізація* публічних просторів; *доместикація* публічних просторів; *зростання ролі молив* як публічних просторів за рахунок суттєвого зменшення ролі площ та парків; *відкриття закритих* публічних просторів; так і специфічні, характерні для міст пострадянського простору – *сакралізація*

(де-секуляризація) публічних просторів; “європеїзація” публічних просторів.

Публічні простори Києва не лише трансформуються, у місті виникають нові їх види. Так, наприклад, лише у 2001 році в місті було збудовано перший ТРЦ. У зв’язку із розширенням розуміння публічного життя, публічні простори нині виникають на території деградованих промислових зон (наприклад, культурно-мистецький та музейний комплекс “Мистецький Арсенал” в будівлі Старого Арсеналу, Арт-завод “Платформа” на території колишнього Дарницького шовкового комбінату, арт-центр Я. Гретера в ТРЦ “Космополіт” на території колишнього заводу “Більшовик”), у колишніх радянських офісних будівлях (наприклад, мистецький центр “Шоколадний будинок”, що знаходиться у колишньому особняку С. Могильовцева, де понад 20 років функціонував Центральний палац одружень, Палац дітей та юнацтва в колишньому Палаці піонерів та школярів), у житлових кварталах, що тривалий час занепадали і потребували реставрації (наприклад, Pinchuk Art Center на території Бессарабського кварталу), у віртуальному просторі.

Варто згадати і те, що публічні простори Києва зазнають змін, коли місто стає місцем проведення важливих культурних та спортивних подій (проведення футбольного чемпіонату Євро-2012, пісенного конкурсу “Євробачення” тощо). Підготовка до цих подій включає ряд “косметичних поліпшень” публічних просторів столиці: вулиці асфальтуються, відновлюються історичні будівлі, підвищується рівень безпеки, забороняється несанкціонована вулична торгівля тощо. Як правило, публічні простори центральної частини міста на деякий час стають безпечними, чистими, позбавленими соціальних проблем. Безпосередньо під час проведення спортивних та культурних заходів створюються тимчасові публічні простори. Прикладом такого тимчасового публічного простору було створення фан-зони Євро-2012 на центральній вулиці Києва Хрещатику.

Один із напрямів трансформації публічних просторів Києва пов’язаний з їх *комерціалізацією*, *“приватизацією”*. К. Вебстер висловив та аргументував тезу про те, що публічні простори часто змінюються по траєкторії від суто суспільного блага до суто приватного блага з ексклюзивним правом використання (Webster 2007). Спочатку вони формуються та розвиваються як суто суспільне благо, яке підтримується державою та муніципалітетом, але із ростом популярності кількість відвідувачів в них збільшується. Для контролю кількості відвідувачів організація, яка має зобов’язання утримувати простір, вводить правила, що обмежують його використан-

ня. Як правило, обмеження поступово розширюються, детермінуючи контроль над небажаною публікою, а публічний простір набуває характеру частково або повністю приватного. Приватизація публічних просторів є крайньою формою контролю, що призводить до виключення певної публіки та домінування привілейованої групи людей.

Нині головними майданчиками комунікації в Києві є культурно-мистецькі та розважальні інституції, ресторани і кафе, магазини – вузлові точки простору культури споживання. У Києві все більші території площ, скверів, парків, вулиць міста обіймають торгові та ресторани заклади (рис. 10.2). Наприклад, ресторани мережі McDonald's відкрито у скверах на Дарницькій, Севастопольській площах, вулиці Вишгородській, елітний ресторан “Прага” знаходиться на території паркової зони Експоцентру України. Площі, які традиційно були публічними просторами, носіями культури і місцями політичних виступів, стають центрами вуличної торгівлі найрізноманітнішими товарами (туристичними сувенірами, “всякою всячиною” тощо) (Мезенцев та ін. 2011).

На формування образів публічних просторів Києва значний вплив має приватна реклама вздовж доріг, на стовпах, зупинках автотранспорту, спорудах, парканах тощо (рис. 10.2).

Таким чином відбувається приватизація образу вулиць, площ. Тобто, комерціалізацію публічних просторів супроводжує і символічне “привласнення”: міські території приватизуються, в уявленнях городян пов'язуються з певними соціальними групами і видами діяльності. Одним із наслідків приватизації публічних просторів є сегрегація і посилення контролю: потенційних споживачів в таких місцях ретельно відділяють від неспоживачів, доступ “не своїх”, як правило, унеможлиблюється.

Інший напрям трансформації Києва пов'язаний із **обмеженням доступу до публічних просторів**, що має два аспекти прояву – обмеження для окремих категорій населення та обмеження для всіх. Обмеження доступу до публічних просторів, як правило, відбувається з метою наведення порядку. Насамперед, це стосується обмеження доступу безхатьків, прохачів милостині (іноді надто активних у своїх діях), неформалів. В ТРЦ, у розважальних парках, окремих скверах домінують споживчі практики, що робить перебування в них комфортним лише для тих, хто готовий та може приєднатись до запропонованого типу споживання. У такій ситуації формується простір обмеженої публічності, “напівпублічні” місця споживання.



а



б

Рис. 10.2. Комерціалізація публічних просторів Києва

а – кафе у Золотоворітському сквері (фото О. Мезенцева, 2015)
б – реклама поряд з ТРЦ “Dream Town” (фото Н. Мезенцевої, 2017)

З іншого боку, на території публічних просторів Києва (наприклад, Оболонської набережної, окремих вулиць і провулків, парків) формуються *закриті спільноти* (“gated communities”, “closed condominiums”), де заселяються особи з достатньо високим рівнем

доходів, і доступ населення до яких неможливий або обмежений. Це відбувається із міркувань особистої безпеки, відчуття індивідуалізації, ексклюзиву. Фактично “gated communities” в Києві є соціальними просторами, які загострюють процес фрагментації міста.

Виникнення закритих спільнот є матеріальним вираженням ефекту клубу в соціальному просторі, тобто бажання заможних людей жити виключно в оточенні собі подібних. Як стверджує С. Лоу, міська непередбачуваність, страх перед злочинністю, етнічним, соціальним різноманіттям призводять до того, що люди намагаються сховатись в соціально гомогенних співтовариствах, а фактично потрапляють в замкнене коло (*Low 2000*). Адже скорочення досвіду використання публічних просторів міст спільно з іншими мешканцями, перебування в “закритих поселеннях” та сегрегованих місцях відпочинку призводить лише до посилення страху перед відкритим публічним простором.

Беручи до уваги такі два напрями трансформацій публічних просторів, як комерціалізація та обмеження доступу, окремі вчені ведуть мову про “кінець публічних просторів”. З огляду на це С. Лоу зазначає, що публічні простори перестають бути демократичними просторами, а перетворюються на центри приватної комерції та споживання, нагляду та контролю поліції (*Low 2000*). Д. Мітчел також відмічає приватизацію публічних просторів та мінімізацію їх можливостей для демократичних акцій, втрату політичних функцій, які переходять до простору електронних комунікацій. Значення публічних просторів змінюється із спробою контролювати поведінку безхатьків, інших маргіналізованих груп людей та протестуючих (*Mitchell 1995*).

У цьому контексті можна вести мову про “диснейфікацію” публічних просторів – очищення їх від негативних елементів, орієнтацію на стандартизоване споживання та туризм. У Києві “диснейфікація” більшою мірою характерна для закритих публічних просторів.

Концепція “кінця публічних просторів” наголошує на нетолерантності, нагляді, регулюванні та виключенні окремих просторів, які передбачались як відкриті та загальнодоступні. Тривале переростання приватних, комерційних альтернатив у звичайні публічні простори виглядає як подальша загроза існуванню реальних публічних просторів у місті. Ці тренди були пов’язані із появою нових економічних стратегій туризму і споживацького розвитку. У відповідь на це, наприклад, в Канаді з метою захисту публічних просторів від комерційних інтересів створено Комітет публічних просторів

Торонто, який відстоює позицію, що передусім треба дбати про інтереси людей як громадян, а потім – як споживачів, а не навпаки.

О. Паченков відмічає, що класичні міські публічні простори за-непадають, а іноді і зникають, через те що в місті дедалі рідше можна побачити таку ознаку публічності як вільна комунікація між громадянами. Це пов'язано як із їхньою приватизацією, так і з занепадом публічного життя, зникненням самого феномену публічної людини, і з розмиванням поняття місця (place) у сучасній культурі (Паченков 2012). Міські публічні простори поступово втрачають просторові соціальні практики. Це призводить до появи феномену, який французький антрополог М. Оже назвав “не-містями” супермодерності – “не антропологічних” просторів без ідентичності та історії, місць транзиту, споживання і невизначеності. Найбільш характерні їх приклади – це аеропорти, вокзали, тобто місця, що мають “закодовану в собі програму” їх використання (Auge 1995). В сучасних містах поняття “не-місць” можна поширити на майже всі типи просторів – не тільки термінали аеропортів і вокзали, але також вулиці, площі, взагалі будь-які території міста, які використовуються для руху, що стає головною функцією простору в епоху мобільності (Паченков 2012). Модерністське захоплення рухом призводить до стирання цінності публічних просторів, підпорядкування їх транспортним (транзитним) потребам і витіснення з них соціальної активності (Sennett 1992).

Водночас К. Ворпол та К. Нокс констатують, що публічні простори міст знаходяться не в стані занепаду, а навпаки – диверсифікації їх форм. На їх думку, публічний простір має бути гнучким і реагувати на соціальні зміни, а нові форми суспільного життя потребують нових публічних просторів (Worpole, Knox 2007).

Яскравим напрямом трансформації публічних просторів сучасного міста є **перехід основної ролі від комунікації до візуального спостереження**. Під публічним простором міста ми розуміємо, перш за все, відкритий, загальнодоступний простір, пристосований для перебування в ньому людей, для “комунікації незнайомих”, анонімних зустрічей городян. В ідеалі публічний простір дає початок процесам інтеграції розрізнених, анонімних городян в одне міське співтовариство. Проте, у сучасних містах публічні простори виглядають інакше, вони є майданчиком не для спілкування, а для “споглядання” (Sennett 1992). З розвитком сучасного міського індивідуалізму індивід у місті “онімів”. Такі процеси характерні і для Києва. У великих вітринах кафе, ресторанів, на лавках у парках, скверах можна бачити людей, які годинами мовчки сидять і спосте-

рігають за навколишнім світом, або використовують ці місця для віртуального спілкування.

Можна вести мову про два прояви *віртуалізації публічних просторів*. З одного боку, це використання не власне публічних просторів міст, а соцмереж як майданчиків для спілкування, дискусій, відстоювання інтересів, вирішення конфліктів у сфері публічного (не особистого). З іншого боку, публічні простори можуть бути місцями, що використовуються для віртуального, а не “живого” спілкування. Для Києва характерні обидва прояви віртуалізації публічних просторів.

Особливим напрямом трансформації публічних просторів Києва є їх *доместикація, “одомашнення”*. Нині особисте, “приватне” активно синтезується з “публічним”, руйнуються загальноприйняті стереотипи поведінки людини у публічному просторі. Зникають межі між громадським та індивідуальним, тому поведінка людини набуває “домашньої” форми.

Доместикація публічних просторів виражається у архітектурі та дизайні. У Києві доместикація проявляється, насамперед у дизайні кафе та ресторанів (наприклад, наявності торшерів, бра, світильників, підсвічників зі свічками, книг, альбомів, різноманітних подушечок тощо), парків, скверів (наприклад, на Пейзажній алеї знаходиться лава з подушкою та пледом), тротуарів вулиць (наприклад, “рояль у кущах” на вулиці Богдана Хмельницького) (рис. 10.3).

Ще однією ознакою доместикації є сидіння на сходах, тротуарах, клумбах, вживання їжі у відкритих публічних просторах (на площі, вулиці, у сквері), танці та співи просто на вулиці, що раніше було виключною прерогативою дому або призначених для цього місць (Козлова 2010). В Києві ця ознака є поширеною щодо парків (наприклад, у парку Тараса Шевченка, Ботанічному саду). Сидіння на сходах і тротуарах не є популярним у місті.

З доместикацією пов’язана “інтимізація” публічних просторів, що, за Р. Сеннетом, передає ключову характеристику міського життя 20 століття: міські жителі “закупорюються” у своїх приватних світках, а кількість і якість відкритих комунікативних площадок, які дозволили б їм вийти зі своїх приватних “капсул” постійно зменшуються (Sennet 1992).

Поширення споживацького стилю у повсякденному житті зумовили *популярність нового типу публічних просторів – ТРЦ та зростання їх ролі як публічних просторів*. Питанням функціонування молів як публічних просторів присвячено праці Дж. Госа (Goss 1993, 1999).



а



б

Рис. 10.3. Доместикація публічних просторів Кієва

- а – прохід до будинку на вулиці Лютеранській (фото Н. Мезенцевої, 2017)
б – рояль на вулиці Богдана Хмельницького (фото О. Мезенцева, 2017)

Вчений оперує поняттями “торгові культурні ландшафти” (retail built environment), “ландшафти шопінгу” (landscape of shopping) та оцінює їх вплив на людську поведінку. Моли Дж. Гос розглядає як обмежений публічний простір (limited public space) щодо вільного спілкування, висловлювання протестів. Моли розг-

лядають як “місто в мініатюрі”, “утопічне місто”, що виражає ідеали суспільства. Часто тут присутні елементи інших типів публічних просторів – вулиці, зелені насадження, навіть площі з монументами. Водночас це “місто” очищене від негативних проявів міського середовища (зіткнень з незрозумілим, чужим), а поведінка всіх учасників підпорядкована загальним стандартам. У ТРЦ міський публічний простір імітується цілком свідомо, адже це допомагає привабити і утримати відвідувачів, оскільки тут можна подивитися на інших і показати себе, а це завжди приємно людям (*Goss 1999*).

Практично ТРЦ створює ілюзію публічного простору. Водночас не можна не помітити, що ТРЦ деякою мірою замінили міські центри і головні вулиці, оскільки в них можна спостерігати всі види активності, типові для публічних просторів.

ТРЦ Києва дуже швидко зайняли важливе місце в міському просторі, ставши модними осередками локалізації для середнього класу, мірилом можливостей, ознакою долучення до “цивілізованого стилю життя”. Вони стали свідченням соціального розшарування в суспільстві, відкриваючи двері “своїм” і обмежуючи доступ для “небажаних”. Не можна не констатувати, що для більшості сучасних киян, в першу чергу мешканців периферійних житлових районів, ТРЦ стали популярними доступними публічними просторами, оскільки вони концентрують доступні розваги, торговельні послуги, а також гарантують безпеку і комфорт.

Водночас, не можна стверджувати, що в Києві ТРЦ взяли на себе роль основного виду публічних просторів. Як публічні простори в Києві активно використовуються площі, вулиці, парки. Площі Києва актуалізували політичну функцію і часто стають місцями політичних подій. Фактично вони є місцями для передачі політичних повідомлень численним та різноманітним групам населення інших поселень України. Паради, протести та демонстрації, що проводяться у Києві, мають реальних (у вигляді присутньої публіки) та віртуальних свідків (які споглядають їх на екранах телевізорів чи комп’ютерів). Так, Майдан Незалежності в Києві є впливовим осередком політичного протесту державного масштабу.

Інтенсивне використання відкритих публічних просторів Києва характерне не лише для площ, майданів чи вулиць центральних районів міста. Традиційно активно використовуються такі популярні відкриті публічні простори, як набережні Дніпра, Гідропарк, Голосіївський парк тощо. Водночас можна вести мову і про інтенсивне використання новостворених скверів, міні-парків у нових забудованих масивах міста (наприклад, Лікограді, Парковому місті).

Для з'ясування ролі різного виду публічних просторів у житті мешканців Києва було проведено соціологічне опитування шляхом анкетування. В опитуванні взяли участь 90 респондентів. Цільовою аудиторією дослідження була студентська молодь віком 20-30 років. Аналіз проводився за двома зрізами: за статтю та місцем народження (місто, сільська місцевість). Були отримані такі результати.

69 % респондентів частіше проводять вільний час у відкритих публічних просторах (у парках, скверах, на набережних, площах тощо), 31 % – в ТРЦ. Серед чоловіків цей показник є вищим (77 %), у жінок він нижчий (65 %). 74 % тих, хто народилися в містах, надають перевагу відпочинку у відкритих публічних просторах, тоді як вихідці із сільської місцевості, які нині проживають у столиці, розійшлися в думках: для них майже однаково популярні як відкриті простори, так і моли (47 і 53 % відповідно).

25 % опитуваних відвідують ТРЦ лише один раз на місяць або й рідше. Це досить значний показник, особливо враховуючи вік і рід занять опитуваних. 40 і 36 % респондентів бувають в молах відповідно кілька разів на місяць та частіше одного разу на тиждень. Тих, хто буває там рідше, становлять лише 10 %. Жінки відвідують в ТРЦ частіше, ніж чоловіки (як правило, кілька разів на місяць). Вихідці з сільської місцевості відвідують ТРЦ набагато частіше, ніж жителі міст. Ймовірно, це пов'язано з недоотриманням необхідних послуг в період проживання в сільській місцевості, відсутністю вироблених торговельних звичок, врешті, психологічними чинниками.

Майже половина респондентів кілька разів на тиждень відпочивають у парках та скверах (45 %). 47 % опитаних відвідують їх кілька разів на місяць і лише 8% опитуваних бувають там один раз на місяць і рідше. Чоловіки відпочивають в “зелених зонах” переважно кілька разів на місяць, а от більшість жінок – щотижня (52 %). Жителі міст бувають в “зелених зонах” переважно кілька разів на місяць, тоді як вихідці із сільської місцевості – частіше одного разу на тиждень.

Основними критеріями при виборі ТРЦ як місця відпочинку респонденти назвали транспортну доступність (важлива для 60% респондентів), асортимент магазинів (57 %) та ціни (20 %). Жінки більшого значення надають асортименту магазинів, а чоловіки – транспортній доступності, розміру та іміджу молу. Вихідці з сіл особливу увагу звертають на асортимент магазинів та ціни, а для міських жителів більш важливі транспортна доступність, імідж і розміри молу.

В цілому, серед молоді найпопулярнішими місцями для відпочинку сьогодні є театри, кінотеатри, концертні зали (76 % опитуваних), “зелені зони” (57 %) і заклади ресторанного обслуговування (56 %). Далі йдуть ТРЦ (48% відповідей), музеї, виставки (17 і 13 % відповідно), спортивні заклади і нічні клуби (12 та 11 %). Жінки більше ніж чоловіки віддають перевагу відпочинку у кафе і ресторанах та “зелених зонах”, а чоловіки частіше відвідують музеї, спортивні заклади і нічні клуби. Вихідці з сільської місцевості більше, в порівнянні з жителями міст, відпочивають у нічних клубах і спортивних закладах, тоді як вихідці з міст – у кафе і ресторанах та театрах.

Не зважаючи на прихильність до “зелених зон” і часте їх відвідування, 64 % респондентів погоджуються, що сьогодні роль публічних просторів перейшла від відкритих до закритих публічних просторів (молів). Частка жінок, які погоджуються з твердженням є вищою (66 %) за частку чоловіків (60 %), аналогічно як і частка вихідців із сільської місцевості (65 %) у порівнянні з народженими у містах (57 %). При цьому 70 % опитаних схиляються до думки, що краще роль публічних просторів можуть виконувати “зелені зони”, оскільки проблемою ТРЦ є їх багатолюдність, шум, “замкнутість” простору, що негативно впливає на самопочуття відвідувачів. На думку респондентів, ТРЦ не виконують усі функції публічних просторів, тому що перебування в них вимагає дотримання певного стандарту поведінки, види діяльності обмежені наявними закладами і практично унеможливають експромт. З іншого боку, як показує дослідження, парки і сквери Києва не виконують функцію публічних просторів в повному обсязі через відсутність необхідної інфраструктури, засміченість, невисокий рівень культури частини мешканців столиці.

Нині у світі популярною є тенденція **“відкриття” закритих публічних просторів**. Створення “населених” молів, де поєднуються житло і бізнес можна вважати вдалим варіантом вирішення проблеми відчуженості ТРЦ під девізом “Моли не лише для покупок, але і для життя”. Нині ця тенденція має місце і в Україні, де в передмісті Києва у с. Ходосівка збудовано аутлет-містечко “Мануфактура” у стилістиці північноєвропейських старовинних міст.

Новим, перспективним підходом до розміщення публічних просторів є **відмова** від їх **“транспортної орієнтації”**. В ряді країн Європи від автомобілізації почали відмовлятися ще з середини 1980-х років на користь розвитку в центральній частині міста мережі громадського транспорту (насамперед використання трамваїв), а

також велосипедної інфраструктури. У Києві ця тенденція ще не набула суттєвого поширення. Але варто згадати, що у 2015 році в центрі Києва відкрився перший велохаб, а в проектах міської влади – відновлення трамвайного сполучення в центральній частині міста.

Дослідники публічних просторів міст постсоціалістичних країн висловлюють думку про *“європеїзацію”* як один із видів їх трансформацій (Kalyukin et al. 2015). Єдиного розуміння поняття “європеїзації” немає. Мешканці міст уявляють “європеїзований” міський публічний простір відкритим, з вільним доступом, з потенціалом для взаємодії і спілкування, вільним від контролю. Муніципальна влада розуміє “європеїзацію” як вдале гасло, що відображає її прагнення до розбудови міста, зручного для мешканців, до “цивілізованості” використання публічних просторів. Девелопери сприймають її як вибірковість, елітність, що приваблює лише певну частину громадян, фактично, як синонім слова “цивілізований”. В той же час західним ідеалом публічного простору є диверсифікований (різноманітний) та толерантний публічний простір.

Цікавою є думка про *першу та другу генерації постсоціалістичних змін міських публічних просторів в контексті “європеїзації”* (Kalyukin et al. 2015). Автори вважають, що перша стадія трансформацій публічних просторів у 1990-2000-х роках відбувалася за відсутності фінансових можливостей у держави, домінування приватних інтересів за таких умов (іноді без дозволів, з порушеннями нормативних вимог) і супроводжувалася низькоякісною комерцією та недотриманням стандартів. Друга стадія трансформацій публічних просторів розпочалася у 2010-х роках під лозунгами “Місто для людей”, “Місто, придатне для життя”. Вони орієнтовані на молодий середній клас, пріоритетами якого є креативність, цивілізованість та модний стиль життя, і передбачають вимоги до візуального дизайну, відсутність незаконних вуличних торговців. Новий підхід зумовлює виключення певних соціальних груп населення, впровадження нових норм поведінки, селективну толерантність. Проте насправді, це нова, більш “цивілізована” форма комерціалізації публічних просторів, що поєднується із виключенням певних груп населення (зокрема, з низькими доходами), селективною толерантністю (Kalyukin et al. 2015).

“Європеїзація” публічних просторів Києва також відбувалася в кілька етапів. Нині вона здійснюється в контексті створення “міста для людей” і передбачає, насамперед, урізноманітнення пропозиції. Упродовж святкування новорічно-різдвяних свят популярним є створення “євромістечок” на площах (наприклад, на Софійській

площі), у парках, скверах (наприклад, у парку Тараса Шевченка), “єврозон” (наприклад, на Поштовій площі) тощо.

Специфічний напрям трансформації публічних просторів Києва пов’язаний із їх *сакралізацією (ресакралізацією)*. У скверах, парках, на площах міста цей процес відбувається двома шляхами. По-перше, як де-секуляризація, тобто відбудова раніш зруйнованих сакральних об’єктів (наприклад, Михайлівський собор та монастир на Михайлівській площі), а по-друге, як будівництво нових культових споруд (наприклад, на площі біля Південного залізничного вокзалу, у скверах поблизу Солом’янської площі, навпроти кінотеатру “Київська Русь”). У 2000-х роках в Києві було побудовано понад 70 нових церков. Більшість з них побудовані в парках, скверах, на території лікарень, вищих навчальних закладів, поблизу вокзалів, на ринках. Чверть із них – дерев’яні або “храми-намети”. Крім православних церков побудовані греко-католицькі патріарший собор і монастир, храмові комплекси адвентистів, п’ятидесятників, баптистів, мормонів.

Публічні простори, в межах яких функціонують сакральні об’єкти, використовуються в Києві по-різному. Так, наприклад, в парку Теремки новозбудована Церква Преображення Господа не лише органічно вписалась в навколишній ландшафт і не внесла ніяких обмежень щодо використання публічного простору, але й дало йому різноманіття та посилило інтенсивність виконання комунікаційних, рекреаційних функцій та функції територіальної ідентифікації. У парку можна спостерігати оптимальне поєднання виконуваних функцій, які користуються значним попитом у жителів мікрорайону Теремки 2. У Києві інтенсивно використовуються публічні простори на Софійській та Михайлівській площах, де до вже вищезгаданих функцій додається політична (*рис. 10.4*).

Водночас у Києві можна побачити обгороджені парканами ділянки під нове будівництво чи відновлення сакральних об’єктів, що з різних причин не ведеться роками, але ці ділянки вилучені із використання громадою в межах публічних просторів. Іноді в процесі сакралізації доступні для всіх публічні простори перетворюються на простори для прибічників певної конфесії (подекуди вводячи обмеження на стиль одягу, особливості поведінки тощо) або приводять до появи в них жабраків та інших специфічних категорій населення (*рис. 10.5*).

Отже, публічні простори міст в Україні інтенсивно змінюються. Вони відновили свої політичні функції і активно використовуються як території політичного протесту, “конфлікту пам’ятей”.



а



б

Рис. 10.4. Сакралізація публічних просторів Києва

а – використання публічних просторів на Софійській площі (фото Н. Мезенцевої, 2015), б – у парку Теремки (фото Н. Мезенцевої, 2017)

З “нічиєї території” публічні простори стають місцями самоорганізації локальних спільнот. Вони відновлюються, реставруються в спальних районах міст. Публічні простори українських міст комерціалізуються, у т.ч. в контексті відновлення, реставрації, ревіталіза-



а



б

Рис. 10.5. Сакралізація публічних просторів Києва
а – використання публічних просторів у сквері С. Косіора
(фото Н. Мезенцевої, 2016), б – у сквері по вулиці Велика
Житомирська (фото Н. Мезенцевої, 2016)

ції, розвитку туризму, відповіді на потреби та вподобання міських жителів. Для них характерні сакралізація, “диснейфікація”, “б’ютифікація”, “європеїзація”. Однак, як стверджує І. Тищенко, “намагання швидко скопіювати західноєвропейську чи американську моделі життєустрою знову і знову переконують у неможливості повноцінного втілення цих моделей, оскільки, як свідчить історія, не можна штучно зімітувати процеси, які в західній урбаністичній традиції відбувалися протягом століть” (Тищенко 2015).

Що таке ідеальний публічний простір міста? Чи однаковий він у різних суспільствах? Яким він є чи може бути в Києві? Відповіді на ці питання ми будемо продовжувати шукати.

- КОЗЛОВА, І. В. (2010): Синтез приватного і публічного у контексті одомашнення вуличного простору. *Socioprospace*, №1: 86-88.
- МЕЗЕНЦЕВ, К. В., МЕЗЕНЦЕВА, Н. І. (2011): Публічні простори Києва: забезпеченість населення та сучасна трансформація. *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 11(2): 39-47.
- МЕЗЕНЦЕВ, К. В., МЕЗЕНЦЕВА, Н. І., БУРА, Л. Т. (2011): Трансформація публічних просторів у великих містах України на прикладі торговельно-розважальних центрів. *Економічна та соціальна географія*. Вип. 63: 174-186.
- МЕЗЕНЦЕВА, Н., БУРА, Т. (2014): Торговельно-розважальні центри України: суспільно-географічне дослідження. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія Географія*, Вип. 62: 41-45.
- МЕЗЕНЦЕВА, Н., ПАЛЬЧУК, М. (2016): Публічні простори міст: осмислення через призму зарубіжного дискурсу. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 76: 19-26.
- МЕЗЕНЦЕВА, Н., БУРА, Т. (2017): “Старі” та “нові” публічні простори Києва: конфлікт чи взаємодоповнення? *Урбаністичні студії*, Вип. 3: 168-177.
- ПАЧЕНКОВ, О. (2012): Публичное пространство города перед лицом вызовов современности: мобильность и “злоупотребление публичностью”. *Новое литературное обозрение*, № 117. Режим доступу: <http://magazines.russ.ru/nlo/2012/117/p33.html>
- ТИЩЕНКО, І. (2015): Миський публічний простір: підходи до визначення. *Марієтеріум. Культурологія*, Вип. 59: 26-33.
- AUGE, M. (1995): *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London & New York, Verso, 122 p.
- BLOMLEY, N. (2009): Public space. In: Gregory, D., Johnston, R., Pratt, G., Watts, M. J., Whatmore, S. (eds) (2009): *Dictionary of human geography*. Blackwell Publ, p. 602.
- CHAPMAN, T. (2006): Public space. In: Warf, B. (ed.) *Encyclopedia of human geography*. Thousand Oaks, Sage Publ., pp. 388-389.
- GOSS, J. (1993): The magic of the mall: form and function in the retail built environment. *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 83(1): 18-47.
- GOSS, J. (1999): Once-upon-a-time in the commodity world: an unofficial guide to mall of America. *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 89(1): 45-75.
- IVESON, K. (2007): *Publics and the City*. Wiley-Blackwell Publishers, 264 p.
- KALYUKIN, A., BORÉN, T., BYERLEY, A. (2015): The second generation of post-socialist change: Gorky Park and public space in Moscow. *Urban Geography*, Vol. 36(5): 674–695.

- LOW, S. (2000): *On the Plaza: the politics of public space and culture*. Austin, University of Texas Press, 296 p.
- MITCHELL, D. (1995): The end of public space? People's park, definitions of the public, and democracy. *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 85(1): 108-133.
- MITCHELL, D. (2003): *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space*. New York, The Guilford Press, 270 p.
- NEAL, Z. (2010): Seeking common ground: three perspectives on public space. *Urban Design and Planning. Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Vol. 163 (DP2): 59-66.
- WEBSTER, C. (2007): Property Rights, Public Space and Urban Design. *Town Planning Review*, Vol. 78(1): 81-101.
- STAEHELI, L., MITCHELL, D. (2007): Locating the public in research and practice. *Progress in Human Geography*, Vol.31(6): 792-811.
- SENNET, R. (1992): *The Fall of Public Man*. London, W. W. Norton Press, 416 p.
- WORPOLE, K., KNOX, C. (2007): *The social value of public spaces*. New York, Joseph Rowntree Foundation, 16 p.

11. Функціональні та просторові зміни вузлових територій Києва

Олена Дронова, Дмитро Полєшко

Історично міста є генераторами і ретрансляторами глобальних змін, опорним каркасом світової економіки з моменту її зародження. Водночас середовище міста є першим реципієнтом глобальних змін з усіма їх можливостями і загрозами. На сьогодні переважна більшість великих міст України зазнає впливів неоліберальних урбаністичних процесів. Економічні пріоритети починають переважати над розв'язанням соціальних чи екологічних проблем. Замість планування соціально-просторового розвитку з метою покращення життя мешканців, території міст усе частіше розглядається як засіб отримання прибутку. У цих умовах земельно-майнові питання витісняють питання планування міста в класичному розумінні його структури і композиції. Тому важлива роль має відводитися стратегічному плануванню розвитку міста на основі глибоких знань про його функції, структуру та напрямки збалансованого розвитку.

Ключові слова: місто, вузлові території, неоліберальний розвиток, функціональні зміни, просторові зміни, Київ

У працях критичних географів і соціологів, зокрема Д. Гарві, Дж. Джакобс, М. Кастельса, А. Аль-Хамарнеха, А. Лефевра, М. Фуко, простір розглядається як соціальний продукт, увага акцентується на тому, що в сучасних умовах в міському плануванні перевага часто надається економічним інтересам, а потреби місцевого населення не враховуються (*Harvey 1973; Jacobs 1961, 1970; Castells 1077; Al-Hamarnah 2011; Аль Хамарнех и др. 2013; Lefebvre 1968, 1970, 1974; Foucault 1967*). Е. Соджа у своїй публікації (*Soja 2002*) на тему постмодерністської урбанізації намагається підкреслити, що простір міста породжує інновації, творчість та економічний розвиток і водночас створює додаткові ієрархії, нерівності, соціальну поляризацію, а також несправедливість.

Під впливом глобалізації міста залучаються до процесів світової конкуренції. Це змінює економічні, а також культурні функції й завдання міста і, таким чином, трансформує концепцію міського планування. Спеціальні дослідження щодо обґрунтування концепції глобальних міст розглядають застосування неоліберальної концепції розвитку міста якнайкращу можливість вижити в умовах міжна-

родної конкуренції. Згідно досліджень, проведених "Групою з досліджень питань глобалізації та світових міст" ("Globalization and World Cities Research Network") на чолі з П. Тейлором (*Taylor et al. 2007, 2010*), містобудування в першу чергу спрямоване на створення сприятливого ділового клімату і реструктуризацію міського простору та його проявів в сфері архітектури, образу і сприйняття з метою відповідності певним стандартам, які дозволяють місту залучати міжнародний капітал. Як наслідок, економічна, соціальна та екологічна структури міста змінюються. Нашарування наслідків лібералізації ринку, міжнародної міграції, глобалізації культури, міського підприємництва в поєднанні зі змінами в архітектурі та міському плануванні призводять до процесу всесвітньої гомогенізації з погляду візуальної та функціональної організації міст, особливо великих міських районів.

На основі аналізу тенденцій розвитку кількох європейських міст Е. Свінгдоу, Ф. Молаерт і А. Родрігес (*Moulaert 2000; Moulaert et al. 2001a, 2001b; Swyngedouw et al. 2002*) запропонували нову теоретичну концепцію, що пояснює сучасні неоліберальні процеси урбанізації. Вони ідентифікували три явища, взаємодія яких впливає на зміни в розвитку міст: неоліберальна економічна політика держави, що стосується питань лібералізації, дерегуляції та приватизації; нова міська політика, коли виникають коаліції між державним і приватним секторами, спостерігаються політичні та економічні втручання у сферу міського планування і розвитку; проекти міського будівництва, які, з одного боку, спрямовані на використання по-новому економічного потенціалу, а з іншого – призводять до виключення значної частини населення з процесу планування та управління і, як наслідок, до соціально-просторової поляризації.

Важливе значення у просторовому розвитку міст відіграють вузлові території та їх трансформації під впливом сучасних економічних та соціальних процесів (*Соснова 2011*). Зважаючи на це, метою даного дослідження є визначення вузлових територій міста та дослідження їхніх змін в результаті неоліберальних глобалізаційних впливів. В якості полігону дослідження обрано столицю України, оскільки серед усіх міст України саме вона поступово наближається до групи глобальних міст, і трансформації міського простору під впливом сучасних світових процесів особливо відчутні саме тут.

Методологічні підходи до виділення вузлових територій міст

Внаслідок глобалізаційних змін відбуваються трансформації міського простору, які найбільше проявляються у межах вузлових

територій міста. К. Лінч визначає вузли (*nodes*) як провідний просторовий елемент ментальної карти міста; як стратегічні точки, що мають вільний доступ; як перехрестя шляхів або місця концентрації певних особливих властивостей. Відображаючись в уяві лише компактними точками, насправді вузли можуть бути площинними або протяжними лінійними просторами і навіть центральними районами. Якщо ж розглядати територію на вищому ієрархічному рівні (національному чи глобальному), то і все місто може стати одним з вузлів (*Lynch 1960*). Праці К. Лінча мають гуманістичне спрямування, оперують чи перцептивними категоріями. Міські дизайнери та проектувальники в багатьох містах (Сан-Франциско, Каїр, Сьюдад-Гуаяна, Гавана тощо), спираючись на концепцію К. Лінча, окреслюють елементи міського простору з точки зору зміцнення образу міста, врахування сприйняття його комфортності для проживання.

Вузлові території – це місця або стратегічні точки (фокуси) міста, до яких є вільний доступ, які знаходяться, переважно, на перетині важливих транспортних шляхів, зосереджують у собі велику кількість міських функцій та характеризуються доцентровими і відцентровими потоками. Місця перетину транспортних шляхів мають для мешканців міста особливе значення, оскільки перехід від одного каналу транспортної комунікації до іншого сприймається як переміщення з одного структурного елемента в інший. Виходячи з цього, поняття вузлової території є близьким до поняття “транспортний вузол”, що трактується як пункт, у якому сходяться різні види транспорту та відбувається переміщення пасажирів і вантажів з одного виду транспорту на інший. Таким чином, до вузлових територій міста відносяться площі міста, інші місця перетину важливих транспортних шляхів, окремі вулиці, що відіграють визначальну роль щодо функціонування міста тощо. Станції метро, “нанизані на невидиму систему шляхів”, також є стратегічними вузлами. Ключовими вузлами міста також залишаються залізничні/автомобільні вокзали, незважаючи на те, що з часом їх роль може зменшуватись.

Однак, для вузлових територій важливими є не лише виключно транспортні функції. При формулюванні визначення вузлової території, ми вважаємо за доцільне відштовхуватися від поняття “процес” (у перекладі з латини – проходження, просування; закономірна, послідовна зміна явищ, станів, стадій розвитку; за Е. Алаєвим, геопросторові процеси – процеси взаємодії між географічними об’єктами (*Алаєв 1983*)). Отже, *вузлові території міста* – це місця, що мають провідне значення у міській планувальній структурі через зосередження в них визначальних для життєдіяльності міста проце-

сів, а також пов'язаних з ними функцій. Тобто, це місця перетину транспортних та людських потоків, інформаційних та комунікаційних зв'язків, зосередження інтересів представників різних форм власності, місця виникнення і вирішення конфліктів тощо. Виникнення перехресть процесів призводить до концентрації у вузлових територіях таких функцій: транспортних, культурних, економічних, соціальних, управлінських, комунікаційних, сервісних та ін.

Проналізувавши фундаментальні властивості та особливості міст, сформульовані Г. Лаппо (*Лаппо 1997*), можемо виділити *визначальні властивості* вузлових територій міста, зокрема: пішохідна і транспортна доступність, високий рівень логістики, історичне нашарування, спеціалізація, динамізм функціонування динамізм та розвитку, схильність до глобалізаційних впливів, особлива привабливість для різних сфер діяльності (приватних та публічних), домінуюче соціальне значення, саморозвиток, конфліктогенність.

До критеріїв виділення вузлових територій відносяться:

- місця перетину і наявність пересадочних пунктів кількох видів транспорту (транспортна доступність);
- частота проведення політичних акцій загальнодержавного/місцевого значення (як організованих, так і стихійних);
- частота проведення святкових, спортивних, світських заходів, перформансів, флеш-мобів тощо;
- наявність місць організації спортивних змагань;
- наявність культурних, історичних, сакральних, естетичних пам'яток, будівель і споруд;
- наявність пішохідних зон з арт-майстернями, магазинами ексклюзивних товарів місцевого виробництва, кав'ярнями, місцями спілкування, відпочинку і релаксації;
- наявність парків, скверів, елементів унікальних природних ландшафтів, вписаних у міський дизайн тощо.

Деякі вузлові території історично виникають на основі центрів планувальних районів міст (*Глобальні цілі... 2015*). Окремі вузлові території виконують функцію етеріалізації і стають духовними центрами міста (*Mumford 1961*). Це, зокрема, історичні центри міст, території, пов'язані з важливими подіями у пам'яті мешканців міст, площі з визначні відомими сакральними та архітектурними об'єктами, освітніми закладами тощо. Отже, через історичну значимість вузлові території набувають додаткової *культурно-символічної цінності*. Проте на практиці нині найбільше занепокоєння вони викликають щодо збереження їхнього архітектурно-

планувального образу. Це пов'язано з тим, що на вузлових територіях найбільш відчутним є процес постійного заміщення функцій, а також відповідна реорганізація просторової структури. Під впливом неоліберальних та глобалізаційних процесів вузлові території міста стають найбільш привабливими для різних видів діяльності, а у випадку постійної зміни акторів і пріоритетів – динамічно-змінними. Таким чином, серед усіх міських територій, вони є найбільш вразливими, а саме їхня культурна та архітектурна символіка забезпечує збереження унікальності та територіальної ідентичності всього міста.

Вузлові території Києва

У Києві можна виділити близько 50 вузлових територій. На сьогодні вони виконують переважно функції транспортних розв'язок, а також репрезентативні, комунікаційні, сервісні, комерційні функції. Останні дві є домінуючими для всіх вузлових територій міста, подекуди вони заміщують репрезентативні, культурно-естетичні та рекреаційні функції. Переважна більшість вузлових територій Києва зазнала впливу сучасних неоліберальних процесів. Втім, існують відмінності щодо прояву таких трансформацій. Враховуючи ці відмінності, а також вище згадані критерії виділення вузлових територій, в Києві можна виокремити такі їх групи (рис.11.1, табл. 11.1):

- вузлові території центру міста;
- вузлові території з домінуванням громадських функцій;
- вузлові території, значно трансформовані внаслідок появи торгівельно-розважальних центрів;
- реконструйовані вузлові території з домінуванням транспортних функцій;
- вузлові території, які виконують транспортні функції та потребують реконструкції;
- вузлові території, які виконують транспортні функції, обслуговуючи в тому числі міжміські, загальнодержавні та міжнародні маршрути.

Ознаки вузлових територій Києва також мають площі, які історично виконували й дотепер виконують функції ринків (Житньо-торгівельна, Печерська, Петропавлівська), площі, утворені в другій половині ХХ століття у новозбудованих житлових масивах (Площі Михайла Загороднього, Сантьяго-де-Чилі, Оболонська площа), а також території, розвиток яких зумовлений будівництвом нових

станцій метрополітену (Амурська, Голосіївська площі, вихід зі станції метро “Академмістечко”, “Харківська”).

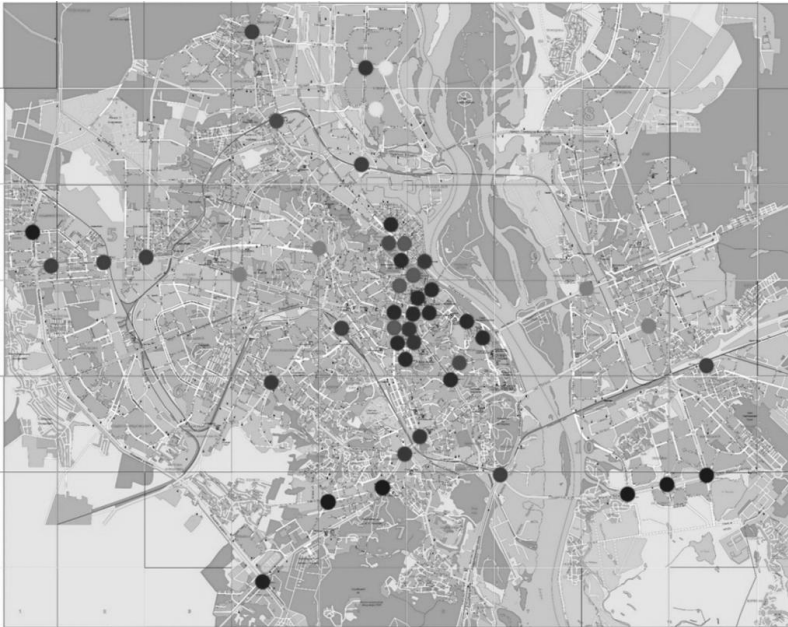


Рис. 11.1. Вузлові території міста Києва

Ряд київських площ, більшість з яких було з початку 1960-х років утворено на перетині новопрокладених вулиць, не увійшли до переліку вузлових територій (Площа Анкари, Пантелеймона Куліша, Керченська, Волгоградська, Інтернаціональна площі). На сьогодні вони виконують функцію виключно транспортних розв’язок та не є тими місцями, що приваблюють мешканців міста для проведення дозвілля. Можна припустити, що з часом відбудеться наповнення даних територій іншими функціями (завдяки їх транспортній доступності). Разом з тим, за умов збереження сучасних тенденцій, простір цих територій ризикує бути перетвореним у черговий шаблонний ландшафт із краєвидом торгових центрів, кіосків та об’єктів пересувної торгівлі.

- - вузлові території центру міста
- - вузлові публічні простори високого громадського значення
- - реконструйовані території з домінуванням транспортних функцій
- - вузлові території, що вимагають реконструкції
- - вузлові території, значно трансформовані внаслідок появи ТРЦ
- - вузлові території, що виконують транспортні функції, в тому числі міжміські, загально-державні та міжнародні
- - вузлові території, що мають ознаки вузлових:
 - - розвиток зумовлений будівництвом нових станцій метрополітену
 - - утворені у новозбудованих житлових масивах
 - - історично виконують функції ринків

Сучасні трансформації вузлових територій Києва

Для основних вузлових територій Києва притаманні значні зміни, викликані переходом до ринкової економіки. Історично більшість площ виконували функцію вічову та торговельну, слугували місцем зустрічей та спілкування мешканців міста. Сьогодні переважна більшість з них втратили свої природні функції та виконують функцію транспортної розв'язки. Площі в центральній частині Києва (Верхнє місто, Поділ, Печерськ) особливо потерпають від втрати первинних функцій. Маючи величезний потенціал для розвитку – наявність високоестетичної забудови, зелені зони в безпосередній близькості, культурно-історичну спадщину – площі не розвиваються, а їхній простір насичується торговельно-розважальними центрами, готелями, автомобільними парковками, тимчасовими спорудами, об'єктами зовнішньої реклами, несанкціонованою торгівлею тощо. Зі збільшенням “окупації” зменшуються площі зелених зон на вузлових територіях.

Розглянемо окремі приклади трансформації вузлових територій. Так, Контрактова площа, один із найдавніших вузлових територій Києва, зазнає значних просторових і соціальних трансформацій та повільної втрати окремих громадських функцій. Вона є місцем численних конфліктів, однак залишається важливим простором міста, який досі (принаймні частково) зберігає свою ідентичність вільного, “інтелектуального” публічного простору. Водночас і Контрактова, і старий Поділ, центром якого вона є – це простір реалізації стратегій з економічного розвитку для міських економічних еліт” (*Тищенко 2015*). Контрактова площа часто сприймається як звичайний об'єкт інвестування в розвиток нерухомості, з додатковою експлуатацією ідентичності, зручного розташування і вагомим символічним капіталом цього місця. Квартали навколо площі і частково сама площа поступово забудовуються великими офісними центрами і готелями. Територія площі при цьому активно приватизується під літні майданчики ресторанів та офісні парковки. Нині площа має мінімум комфортного пішохідного простору, хоча, на думку експертів, вирішення питання надмірної автомобілізації та створення пішохідних зон стосується у першу чергу об'єднаних адміністративних зусиль, а не капітальних вкладень.

Масштабних трансформацій зазнала і Поштова площа. Будучи важливим транспортним вузлом та маючи потужну культурно-історичну спадщину, площа має чітко сформований образ, що викликає до неї підвищений інтерес влади, бізнесу та громадськості. Остання реконструкція площі була спрямована на забезпечення для

населення прямого доступу до набережної Дніпра, оминувши автомобільну магістраль. Це відповідає тенденціям європейських міст, в яких намагаються зробити вихід до річки відкритим. Хоча концептуально проєкт має багато переваг, однак, стосовно його реалізації існує безліч дискусійних моментів. Зокрема, площа залишається малодоступною для людей з обмеженими фізичними можливостями, має недостатній рівень озеленення, нестачу паркувальних місць.

Ще одна важлива вузлова територія центру міста – Майдан Незалежності, який протягом ХХ ст. пережив ряд перебудов. Прагнення перетворити Київ у європейське місто хоч би за зовнішнім виглядом періодично спонукає міську адміністрацію реконструювати вулицю Хрещатик і прилеглі території, в тому числі Майдан Незалежності. У 2001 році було проведено реконструкцію Майдану Незалежності (встановлено низку пам'яток, збудовано фонтани, підземний торговельний центр “Глобус”). Однак, така реконструкція викликала дискусію щодо її доцільності в контексті збереження археологічних знахідок та включення цієї території до складу музею історії Києва. Незважаючи на зміни в естетичному та функціональному плані (поява нових архітектурних форм, підземного торговельного центру), вузлова територія Майдану Незалежності зберігає функції місця проведення державних, політичних, культурних акцій загальноукраїнського масштабу, що підтверджує властивість саморозвитку саморозвитку цієї вузлової території.

У боротьбі за міські ресурси одні функції витісняють інші, менш актуальні або менш конкурентоспроможні. На стан вузлових територій впливають процеси неконтрольованої комерціалізації, що призводить до домінування в ньому економічних функцій, певної уніфікації та гомогенізації. Так, частина вузлових територій змінила свої функції за рахунок офісно-торгівельних. В Києві це пов'язано з будівництвом значних за площею торговельно-розважальних (ТРЦ) та бізнес-центрів (БЦ). ТРЦ із найбільшою загальною площею розташовуються в межах таких вузлових територій, як Либідська площа, станція метрополітену “Шулявська”, Спортивна та Мінська площі. Вузловими територіями, в межах яких збудовані бізнес-центри із значною площею для оренди, є Спортивна, Театральна, Контрактова та Либідська площі. Таким чином, міський простір фактично переноситься в будівлю ТРЦ, призводячи до одноманітності міських ландшафтів. Одним з наслідків такої комерціалізації є те, що люди покидають традиційні місця відпочину на вулицях і переміщуються в середину будівель, де, під тиском економічних домінант втрачається комунікативна функція.

Зростання ділової активності та тенденції подальшої постіндустріальної урбанізації стимулюють концентрацію різноманітних функцій обслуговування у вузлових територіях міста, передусім торгівельного та ресторанного обслуговування. В історично значимих місцях зводяться модерністські споруди готельних комплексів. Так, наприклад, ресторани мережі McDonald's відкрито у скверах на Дарницькій, Севастопольській площах, поблизу багатьох станцій метрополітену, залізничного вокзалу тощо. Скляні будівлі готелів "Хаятт Рідженсі", "Хілтон" деформують значення просторів поблизу Софійського та Володимирського соборів.

Території навколо станцій метрополітену "Петрівка", "Лук'янівська", "Либідська" наразі більше виконують торгівельні функції та асоціюються у значній кількості населення саме з великими торгівельними площами, а не транспортними вузлами. Особливо варто зазначити проблеми малих архітектурних форм, базарів, особливо біля станцій метрополітену. У столиці є, щонайменше чотири організовані ринки секонд-хенду ("Лісова", "Деміївська", "Позняки", "Академмістечко"), що вкрай негативно впливають на благоустрій вузлових територій. Висока концентрація малих архітектурних форм у вузлових територіях перешкоджає руху пішоходів, велосипедистів, негативно впливає на естетичне сприйняття простору. Це явище, у поєднанні з джентрифікацією окремих вузлових територій (наприклад, квартал "Agena City" на Бессарабській площі, "Diamond Hill" – площа Слави, Оболонські Липки) сприяє виникненню соціальної поляризації і фрагментації.

Зміна образу та розширення функцій вузлових територій відбуваються й під впливом сакралізації. Наприклад, будівництво Храму Георгія Побідоносця на площі поряд з Південним залізничним вокзалом, Свято-Преображенської церкви у парку імені Островського поблизу Солом'янської площі.

На формування сприйняття вузлових територій столиці значно впливає приватна зовнішня реклама вздовж доріг, на лавках, смітниках, стовпах тощо. Таким чином відбувається так звана приватизація образу вулиць та площ (*Мезенцев, Мезенцева 2011*), "продаж" тротуарів та фасадів будинків для реклами (як приклад, вулиця Басейна в сторону Бессарабської площі, бульвар Шевченка).

Вузлових територій Києва стосуються і процеси ревіталізації. Серед прикладів ревіталізації промислових підприємств варто назвати створення торгівельно-розважального центру "Космополіт" (на території заводу "Більшовик"), мистецько-виставкового комплексу "Мистецький арсенал" (у будівлях заводу "Арсенал"), арт-

заводу “Платформа” (в приміщенні Дарницького шовкового комбінату), арт-центру “Closer” (на території колишньої стрічковкацької фабрики), перенесення донецького арт-центру “Ізоляція” (в приміщеннях Київського судноремонтно-суднобудівного заводу).

Однією із загроз зміни, а подекуди і втрати унікального образу вузлових територій міста є тиражування одноманітних типів освоєння простору, нівелювання його національно-культурної самобутності. Нерідко це виникає внаслідок впливу неприйняття рішень щодо освоєння міського простору забудовників, які володіють капіталами, зв'язками і зацікавлені, переважно, у швидкому отриманні прибутку. В результаті цього на вузлових територіях центральної частини Києва будуються візуально домінуючі величезні багатоповерхові будівлі, що деформують їхнє сприйняття. Така активна забудова багатоповерховими спорудами відбувається, як правило, без залучення громадськості до процесів прийняття рішень. Порушення просторової структури та архітектурних ансамблів вузлових територій, знищення зелених насаджень, несанкціонована надбудова верхніх поверхів житлових будинків – ці та інші проблеми стали типовими для Києва і спричиняють акції протестів місцевих жителів.

У процесі трансформації вузлових територій Києва просторові схеми та архітектурні форми неоліберальної урбанізації посилюються спорудженням так званих “архітектурних монстрів” – як правило, досить високих та громіздких будівель, що порушують нормальну практику забудови, і не вписуються у міський ландшафт (Цибрівський 2012). “Архітектурні монстри” існували й за радянських часів, але нині заслуговує на увагу та обставина, що “нові монстри” Києва рекламуються як прогрес і модернізація міських територій, хоча подекуди кардинально спотворюють їхній образ. Наприклад, багатоповерхові будинки на Грушевського 9-А (на території Маріїнського парку), Інститутська 18-А (задля його спорудження були вирубані каштани колишнього губернаторського парку), комплекс “Поділ-Престиж” (громадськість нарекла його “Монстром на Подолі”), Кловському узвозі 7 (знищення якого вимагала ЮНЕСКО через те, що він псує вид на Києво-Печерську Лавру), житловий комплекс “Diamond Hill” (на площі Слави над Аскольдовою могилою, на тому ж схилі, що й Києво-Печерська Лавра та інші важливі історико-архітектурні пам'ятки міста) тощо. Р. Цибрівський зазначає ознаки, за якими подібні споруди є не зразком модернізації столиці, а “монстрами”: знищення своєрідності столиці, поглинання

паркових зон, нав'язування себе канонічному київському краєвиду, негативний вплив на образ міста тощо (*Цибрівський 2012*).

Безумовно, уніфікацію простору не можна назвати суто неоліберальним явищем. Монотонність архітектури типових житлових районів “хрущовок”, стандартизованість однотипних центрів планувальних районів міст і центрів малих міст за радянського періоду залишили у спадок гомогенізовані території пострадянського урбаністичного простору. Однак, сучасні забудови вузлових територій зазвичай здійснюються без дотримання норм, правил і стандартів щодо організації зелених зон, щільності забудови, розміщення закладів соціальної інфраструктури, місць відпочинку тощо. Проблеми столиці посилюються гіпертрофованим розвитком, кількість її населення постійно зростає на фоні депопуляції інших міст.

Збільшення кількості, масштабності та різноманіття громадських рухів свідчать про зростання рівня свідомості мешканців Києва щодо відповідальності за майбутнє міста. Проведення конкурсу проектів-пропозицій для колишньої фабрики “Юність”, облаштування Скверу Небесної Сотні, розробка Маніфесту “Київ – зручне місто”, “Посібника з вуличного дизайну м. Києва”, проведення урбаністичних фестивалів та інших заходів, активний громадський рух на захист Гостинного двору свідчать про формування засад громадянського суспільства, покликаного контролювати рішення міської влади.

Оптимізація використання вузлових територій Києва можлива у світлі соціально-орієнтованої концепції розвитку міст з використанням підходів нового урбанізму. Вже зараз, не дивлячись на складну політичну та економічну ситуацію в Україні, необхідно створювати законодавчу основу залучення саме таких підходів конструювання доступного міста. Ідея компактного, орієнтованого на мешканців різного віку та з різними можливостями міста є необхідним елементом міського розвитку з позицій нового урбанізму. Місто, дружне до його мешканців, стає соціокультурним середовищем, в якому формується городянин як основа нації. Принципи нового урбанізму, сформульовані Конгресом нового урбанізму (*The Congress for the New Urbanism: <https://www.cnu.org/resources/what-new-urbanism>*) з урахуванням положень Маніфесту нової урбаністики (*Європейська хартія... 2008*), коротко можна викласти наступним чином: баланс з природою та традиціями, використання доцільних технологій, соціальна взаємодія, ефективність, людський масштаб, матриця можливостей, регіональна інтеграція, збалансований рух у місті, інституціональна інтегрованість. Звичайно, зва-

жаючи на територіальні розміри і кількість жителів Києва, підходи нового урбанізму доцільно застосовувати на рівні планування окремих вузлових територій.

Через особливу привабливість для приватних та громадських сфер діяльності, вузлові території міст найбільшою мірою зазнають трансформацій в умовах неоліберального розвитку та глобалізації. Саме тому, на нашу думку, питанням їх виділення, функціонування та розвитку має бути приділена увага не лише на теоретико-пізнавальному, але і на управлінському рівні, адже вони є своєрідним “обличчям” міста, стан якого залежить від спільних дій науковців, архітекторів, планувальників, містобудівників через планування міського розвитку, з одного боку, та громади, міських жителів через реалізацію свого права на місто – з іншого.

Нова редакція Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року (від вересня 2016 р., *Стратегія розвитку... 2016*) може розглядатися як певний орієнтир для координації дій усіх учасників соціально-економічних відносин міста під час планування ними своєї операційної діяльності, вона пропонує набір конкретних індикаторів для досягнення стратегічних цілей розвитку столиці. Припинення “містобудівного хаосу” у Києві варто починати із прийняття нового генерального плану (*Генеральний план... 2015*), який чітко би встановлював рамки забудови та вказував основні напрямки розвитку вузлових територій. Однак, планування розвитку Києва не може здійснюватися відокремлено від розвитку прилеглої території, інших населених пунктів та регіонів України. Поліцентричний розвиток держави, що здійснюється за ознакою спільного збалансованого і гармонійного просторового розвитку значних урбанізованих територій, має визначати розвиток окремих міст згідно Керівних принципів сталого просторового розвитку Європейського континенту (ESDP). Окремі міста, наприклад, Чернігів, Вінниця, Черкаси можуть відігравати роль міст-дублерів, до яких доцільно винести ряд адміністративних, фінансових та інших видів діяльності столиці, розвантаживши її. Це надасть можливість створення в них нових робочих місць, привабить інвестиції, стримуватиме відтік населення до Києва, а столиці надасть можливість розвиватися більш стримано і збалансовано з акцентом на забезпечення соціальних функцій та збереження зелених територій. Такі зміни будуть відповідати цілям сталого розвитку Порядку денного 2030, схвалених Генеральною Асамблеєю ООН у Нью-Йорку у вересні 2015 р.

- АЛАЕВ, Э. Б. (1983): Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь. Москва, Мысль, 350 с.
- АЛЬ-ХАМАРНЕХ, А., МАРГРАФФ, Й., ДРОНОВА, Е. (2013): Города в условиях неолиберального развития общества: тенденции на примере городов Дубаи и Киев. *Украинский географический журнал*, № 1: 35–39.
- ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект) (2015): Київ, 102 с. Режим доступу: <http://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025>
- ГЛОБАЛЬНІ ЦІЛІ сталого розвитку до 2030 року (2015): Резолюція Генеральної Асамблеї ООН “Перетворення нашого світу: Порядок денний розвитку у галузі сталого розвитку на період до 2030 року” від 25.09.2015, A/RES/70/1. Режим доступу: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>
- ЄВРОПЕЙСЬКА ХАРТІЯ міст II (Маніфест нової урбаністики) (2008). Режим доступу: <http://www.slg-coe.org.ua/wp-content/uploads/2015/05/Principle-9-European-chart.pdf>
- ЛАППО, Г. М. (1997): *Географія городів*. Москва, Гуманитарний видавельський центр ВЛАДОС, 480 с.
- МЕЗЕНЦЕВ, К. В., МЕЗЕНЦЕВА, Н. І. (2011): Публічні простори Києва: забезпеченість населення та сучасна трансформація. *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 11(2): 39-47.
- СОСНОВА, Н. С. (2011): Трансформація міського середовища як відображення економічних і суспільних процесів у найбільших містах України. *Досвід та перспективи розвитку міст України та інших країн. Проблеми розвитку найкрупніших міст України*, Вип. 20: 98–106.
- СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ міста Києва до 2025 року (нова редакція) (2016): Київ, 140 с. Режим доступу: <https://kievcity.gov.ua/files/2016/11/9/Kyiv-City-Strategy-2025-Project.pdf>
- ТИЩЕНКО, І. (2015): Контрактова площа: просторові конфлікти. У: Міщенко, К. (ред.) *The Book of Kyiv. Київська книжка*. Київ, Медуза.
- ЦИБРИВСЬКИЙ, Р. (2012): Київ між монстрами та модернізацією: міркування про капіталістичне переформування постсоціалістичного міста. *Анатомія міста: Київ. Урбаністичні студії*. Київ, Смолоскип, с. 42-49.
- AL-HAMARNEH, A. (2011): Neoliberal Urbanization Economy and Processes: e.g. New Cairo. Paper presented at CEDEJ-GTZ Séminaire “*Fabrique urbaine et développement durable au Caire et en Egypte*”, Cairo, Egypt.
- CASTELLS, M. (1977): *The Urban Question. A Marxist Approach*. Cambridge Massachusetts, MIT Press, 502 p.
- FOUCAULT, M. (1967): Andere Räume. In: *Aisthesis: Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*. Leipzig, pp. 34-46.
- HARVEY, D. (1973): *Social Justice and the City*. London, Edward Arnold Ltd, 337 p.
- JACOBS, J. (1961): *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- JACOBS, J. (1970): *The Economy of Cities*. London, 268 p.
- LYNCH, K. (1960): *The Image of the City*. Cambridge Massachusetts, MIT Press, 117 p.
- LEFEBVRE, H. (1968): *Le Droit à la Ville*. Paris, Anthropos.
- LEFEBVRE, H. (1970): *La Révolution Urbaine*. Paris, Gallimard.
- LEFEBVRE, H. (1974): *La Production de l'Espace*. Paris, Anthropos.
- MOULAERT, F. (2000): *Globalization and Integrated Area Development in European Cities*. Oxford University Press, 160 p.
- MOULAERT, F., SWYNGEDOUW, E., RODRIGUEZ, A. (2001a): Large-Scale Urban Development Projects and Local Governance: From Democratic Urban Planning to Besieged Local Governance. *Geographische Zeitschrift*, Vol. 89(2+3): 71-84.

- MOULAERT, F., SWYNGEDOUW, E., RODRIGUEZ, A. (2001b): Social Polarization in Metropolitan Areas: The Role of New Urban Policy. *European Urban and Regional Studies*, Vol. 8(2): 99-102.
- MUMFORD, L. (1961): *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*. New York, 464 p.
- SOJA, E. W. (2002): Vom „Zeitgeist“ zum “Raumgeist“. New Twist on the Spatial Turn. In: *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Bielefeld, pp. 241-262.
- SWYNGEDOUW, E., MOULAERT, F., RODRIGUEZ, A. (2002): Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. *Antipode*, Vol. 34(3): 380-404.
- TAYLOR, P. J., DERUDDER, B., SAEY, P., WITLOX, F. (eds.) (2007): *Cities in Globalization: Practices, Policies and Theories*. London, Routledge.
- TAYLOR, P. J., NI, P., DERUDDER, B., HOYLER, M., HUANG, J., WITLOX, F. (eds.) (2010): *Global Urban Analysis: A Survey of Cities in Globalization*. London, Earthscan, 437 p.

Таблиця 11.1. Основні вузлові території міста Кисва

	Транспортна доступність	Проведення політичних акцій	Проведення святкових, спортивних, світських заходів	Наявність культурних, історичних, сакральних, естетичних пам'яток, місць організації спортивних змагань	Наявність пішохідних зон з кав'ярнями, арт-майстернями, місцями спілкування, відпочинку та релаксації;	Наявність парків, скверів, елементів унікальних природних ландшафтів.
1	2	3	4	5	6	7
Вузлові території центру міста						
Андріївський узвіз	+*	-	+	+	+	+
Арсенальна площа та Маріїнський парк	++	+	-	+	-	+
Вулиця Хрещатик	++	+	+	+	+	-
Європейська площа	+	+	+	+	-	+
Площа біля кінотеатру "Жовтень"	+	-	+	+	+	+
Площа Лесі Українки	+	+	-	-	-	-
Площа Льва Толстого	++	-	+	+	-	-
Площа Слави	+++	-	+	+	-	+
Площа Франка Івана	++	-	+	+	+	+
Театральна площа	++	-	+	+	+	+
Територія навколо Золотих воріт	+	-	+	+	+	+
Троїцька площа	+++	-	+	+	-	-
Вузлові території з домінуванням громадських функцій						
Контрактова площа	+++	+	+	+	+	+
Майдан Незалежності	+++	+	-	+	+	-
Михайлівська площа	+	+	+	+	-	+
Парк імені Тараса Шевченка	+++	+	+	+	+	+
Софійська площа	+	+	+	+	-	-

Продовження табл. 11.1

1	2	3	4	5	6	7
Вузлові території, значно трансформовані внаслідок появи ТРЦ						
Бессарабська площа	+	-	+	+	-	-
Либідська площа	+++	-	+	+	-	-
Мінська площа	++	-	-	-	-	+
Спортивна площа	++	-	+	-	-	-
Реконструйовані території з домінуванням транспортних функцій						
Московська площа	+++	-	-	+	-	-
Севастопольська площа	+	-	-	-	-	-
Поштова площа	++	-	+	+	+	+
Вузлові території, які виконують транспортні функції та потребують реконструкції						
Дарницька площа	+++	-	-	-	-	-
Лук'янівська площа	+++	-	-	+	-	-
Територія навколо станції метрополітену "Лівобережна"	+++	-	-	-	-	-
Територія навколо станції метрополітену "Шулявська"	++	-	-	-	-	-
Вузлові території, які виконують транспортні функції, обслуговуючи в тому числі міжміські, загальнодержавні та міжнародні маршрути						
Вокзальна площа	+++	-	-	+	-	-
Площа Тараса Шевченка	++	-	-	-	-	-
Площа Героїв Бресту	+++	-	-	-	-	-
Привокзальна площа	++	-	-	-	-	+
Територія навколо станції метрополітену "Петрівка"	+++	-	-	-	-	-
Територія навколо станції метрополітену "Видубичі"	+++	-	-	-	-	-

* Прояв критеріїв: - відсутній, + низький, ++ задовільний, +++ високий, ++++ дуже високий

12. Житлові масиви соціалістичного міста: минуле та майбутнє “хрущовок” Києва

Костянтин Мезенцев, Юлія Стеблецька

Концепція соціалістичного міста – індустріального, компактного міста – передбачала чітке державне планування розвитку міських просторів, створення мікрорайонів як “міста в мініатюрі”. Типовим прикладом мікрорайону соціалістичного міста є райони “хрущовок”, покликані в процесі індустріального розвитку задовольнити попит на дешеве масове житло. У Києві один з таких мікрорайонів досі носить назву “Соцмісто”. Значний відсоток населення міст продовжує жити у типових радянських мікрорайонах. Проте такі мікрорайони масового житла зазнають змін, що передусім стосуються вибіркової модернізації окремих будинків і квартир та будівництва нових житлових комплексів в межах умовно вільних ділянок.

Ключові слова: соціалістичне місто, мікрорайон, “хрущовка”, Київ.

Ідея поліпшення умов проживання робітничого класу шляхом будівництва сучасного житла на початку 20 століття, але більшою мірою суттєве скорочення житлового фонду після Другої світової війни разом із високими темпами збільшення чисельності населення і зростаючим темпом урбанізації зробили масове житлове будівництво життєздатним та поширеним рішенням, що пропонувало порівняно дешеве житло великій кількості людей (*van Kempen et al. 2005*).

Розвиток масового житлового будівництва в Радянському Союзі активізувався після ухвалення постанов ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР “Про усунення надмірностей в проектуванні і будівництві” (1955) та “Про розвиток житлового будівництва в СРСР” (1957). Київ у першій постанові згадується лише один раз, поряд із Ленінградом (нині Санкт-Петербург), Тбілісі, Харковом, Мінськом, Воронежем, Баку, Ростовом-на-Дону та ін. у зв’язку із зауваженням про допущення значних надмірностей при проектуванні та будівництві житлових і громадських будинків, але без визначення конкретних випадків (*Супруненко 1985*).

Житлові будинки, що масово зводилися за типовими проектами на всій території СРСР отримали назву “хрущовки” за іменем М. Хрущова, тодішнього Першого секретаря ЦК КПРС. Як правило,

це були п'ятиповерхові будинки (у шестиповерхових за будівельними нормами передбачався ліфт, що здорожувало будівництво), спочатку з цегли, а згодом з метою економії блочні та панельні, з квартирами малою площею, суміжними та прохідними кімнатами. В той же час поширилась ідея поділу території міста на окремі структурні одиниці – житлові масиви і мікрорайони, що передбачало запровадження функціонального зонування. Вже на етапі планування йшла мова не лише про будівництво житлових будинків, але й установ сфери послуг, мережі магазинів, поліклінік, дитячих садків, шкіл, спортивних майданчиків і місць відпочинку. Враховувався рельєф місцевості, розташування доріг і промислових підприємств. Такі мікрорайони забудовувалися будинками, обладнаними центральним опаленням, водопроводом і каналізацією (Супруненко 1985). Таким чином, з кінця 1950-х років почали формуватися великі житлові масиви “хрущовок”.

Від часу будівництва перших “хрущовок” на території Києва пройшло 60 років. Такі житлові масиви функціонально та фізично застаріли, підприємства, для працівників яких вони будувалися, у своїй більшості припинили виробничу діяльність, змінився склад і вікова структура населення. Тому постало актуальне питання, яким має бути майбутнє житлових районів “хрущовок”?

Великі житлові масиви постсоціалістичних міст

У сучасній фаховій літературі традиційно акцентується увага на проблемах та недоліках великих житлових масивів, визначенні причин, що зумовлюють зменшення їх популярності серед населення. Житлові масиви, збудовані після Другої Світової війни, зазвичай мають погану позицію на ринку житла внаслідок їх “монолітного дизайну”, периферійного розташування, високої концентрації доступного житла та населення з низькими доходами, неадекватного менеджменту (Murie et al. 2005). Багато з них мають ознаки фізичного занепаду, розташовані на периферії міста, для них характерний порівняно високий рівень безробіття мешканців, поява небезпечних місць, конфлікти щодо відповідальності за тримання публічних просторів, а зростаюча кількість автомобілів зумовлює транспортні затори та проблеми паркування тощо (Dekker, van Kempen 2004). Часто виникають проблеми інженерно-технічного змісту, зокрема, протікання води, небезпечні балкони, погано функціонуючі системи освітлення та опалення, опадаюча штукатурка, погані утеплення, звукоізоляція. Також варто додати їх монотонність, сірість (Musterd, van Kempen 2007).

Проте великі житлові масиви зберігають і ряд позитивних характеристик. Насамперед, це пов'язано із тим, що це є власним житлом мешканців, має порівняно нижчі ціни, тобто виконують важливу функцію для тих, хто залежить від дешевих сегментів ринку житла (*Musterd, van Kempen 2007*). Відмічається, що багато людей позитивно оцінюють дизайн великих житлових масивів за наявність значних зелених просторів (*Dekker, van Kempen 2004, Musterd, van Kempen 2007*). До цього слід додати чітко організовану планувальну структуру мікрорайонів з повним забезпеченням мешканців соціальною інфраструктурою (передусім дитячими садками, школами, медичними закладами), порівняно високу транспортну доступність житлових масивів за рахунок розвитку мережі громадського транспорту.

Дослідники фокусують увагу на кількох принципових відмінностях великих житлових масивів Західної та Центрально-Східної Європи. Так, якщо у Західній Європі більшість житла у великих житлових масивах перебуває у власності місцевої влади або кооперативів, то у колишніх соціалістичних країнах переважна більшість такого житла була продана під час приватизації після 1990 року за зниженими цінами (або передана безоплатно – автору) і тепер перебуває у приватній власності (*Szabó, Erőss 2015*). Як наслідок, місцева влада може лише вживати лише обмежені та швидше непрямі заходи, спрямовані на поліпшення житлових умов, хоча кондомініуми, що перебувають у приватній власності або в оренді, зазвичай відчувають нестачу фінансування для реалізації суттєвої реабілітації (*Kovacs, Douglas, 2004: 243-244; Wassenber et al. 2004: 24*). Нові проблеми виникли після приватизації, коли багато нових власників не мали достатньо коштів для утримання їхньої нової власності (*Murie et al. 2005*).

Переважає більшість мешканців великих житлових масивів постсоціалістичних країн бере на себе витрати з поліпшення житла (наприклад, індивідуальне зовнішнє утеплення квартир, добудову балконів, встановлення кондиціонерів тощо), хоча важливо, що половина з них ідентифікує себе як бідних (*Soaita 2012*). Проте масштаби колективного поліпшення будинків є значно меншими (*Soaita 2012*).

Також важливою відмінністю країн Східної Європи є те, що міграція етнічних меншин є менш типовою порівняно з Північною та Західною Європою (*Musterd, van Kempen 2007: 326*). Це не зумовлює посилення соціально-просторової поляризації. Навпаки, великі житлові масиви пострадянських країн характеризуються соціальним

міксом, тобто в одному будинку можуть проживати мешканці з суттєво різними рівнями доходів.

Я. Темелова та ін. визначили три типи великих житлових масивів з точки зору їх перспектив: 1) з позитивними перспективами подальшого розвитку завдяки змішаній соціально-економічній структурі населення та вдосконаленню фізичних умов житлового середовища, 2) ті, що перебувають на роздоріжжі між відновленням та деградацією, майбутнє яких залежить від різноманітних факторів, особливо від ставлення місцевої влади до приватизації, соціального житла та відновлення, 3) з концентрацією соціальних проблем і незначним шансом на поліпшення (*Temelová et al. 2011*).

К. Нойгебауер та З. Ковач зазначають, що на противагу багатьом сценаріям, які передбачали суттєве падіння значення і соціально-просторової стійкості великих житлових масивів у міських регіонах Центральної та Східної Європи, вони не перетворилися на місця соціального занепаду, на “гетто-райони” (*Neugebauer, Kovacs 2015: 178*). Порівняно високим залишається попит і на “хрущовки” з низькою якістю будівництва, інфраструктури та іміджу, які не пустують (*Brade et al. 2011*). А. Кьорік та Т. Таммару виявили, що великі панельні житлові масиви в Талліннському урборегіоні характеризуються сильним соціальним міксом і не мають явних ознак занепаду (*Kährrik, Tammaru 2010: 215*). Вони зберігають хороший імідж донині, не дивлячись на множину проблем, пов’язаних з фізичною якістю житла, а експансія нового житлового будівництва змінює структуру населення (*Kährrik, Tammaru 2010: 216*).

В цілому мешканці постсоціалістичних міст сприймають великі житлові масиви швидше негативно. Проте, хоча значна кількість мешканців і не розглядають квартири у великих житлових масивах як ідеальну форму житла, негативне ставлення все ж переважає серед тих, хто не живе у великих житлових масивах (*Kovács, Herfert 2012: 338-339*). Г. Герферт, К. Нойгебауер та К. Шмігель відмічають, що їх дослідження виявило, що частка задоволених мешканців, які не збираються змінювати місце проживання, є доволі високою, а водночас тих, хто незадоволений проживанням, але не має можливостей змінити своє місце проживання, доволі незначною (*Hiefert et al. 2013: 66-67*). М. Бернт на прикладі одного з районів Лейпцига (Грюнау) показав, що рівень задоволення мешканців великого житлового масиву є доволі високим (*Bernt 2007*), у Будапешті рівень задоволення мешканців великих житлових масивів є значно вищим порівняно з районами середмістя (*Kovacs, Douglas 2004*). Серед факторів, що зумовлюють задоволення проживанням у великих

житлових масивах називають вік, силу соціальних мереж, тривалість проживання тощо (*Musterd, van Kempen 2007: 326*).

Масове житлове будівництво в Києві: “прихід хрущовок”

“В середині ХХ ст. тисячі київських сімей жили в перенаселених комунальних квартирах, у вологих підвальних і напівпідвальних приміщеннях, в похилих аварійних бараках. До того ж, в той час багато селян, отримавши паспорти, переїхали жити і працювати до Києва. Перед владою постало питання: куди селити людей? Тому перехід від розрізненого будівництва до забудови цілих житлових мікрорайонів став справжнім проривом у вирішенні проблеми” (Супруненко 1985).

Першим житловим масивом Києва, що збудований методом так званого індустріального домобудівництва, був Першотравневий (рис. 12.1). Житловий масив почали будувати у 1956 році на площі 33 га, а потім територія кілька разів збільшувалася, досягши понад 220 га. Забудова велася у три етапи. Якщо на першому етапі територію було розділено на однотипні невеликі квартали з периметральною забудовою, то на другому етапі враховувалися особливості рельєфу місцевості, були зроблені спроби підвищити привабливість будівель, запобігти монотонності та по можливості прикрасити фасади (*Шулькевич, Дмитренко 1982*). При забудові масиву значна увага приділялася озелененню та благоустрою дворових територій, вулиць і площ. Заклади торговельного і культурно-побутового обслуговування були розміщені в окремих двоповерхових будинках-вставках. Таким чином, 15 % території було відведено під забудову, 57 % – під зелену зону та 28 % – під проїзди та вулиці (*Шулькевич, Дмитренко 1982*). Нині на території Першотравневого житлового масиву проживає понад 27,5 тис. осіб.

Надалі “хрущовками” в Києві були збудовані житлові масиви Чоколівка, Сирець, Вітряні гори, Відрадний, Нивки, Микільська Борщагівка, Академмістечко та ін. на правому березі Дніпра, Соцмісто, Воскресенка, Лісовий, Нова Дарниця – на лівому. Однак, “хрущовки” будувалися не тільки компактно у межах житлових масивів, а й розміщувалися поміж історичних будівель в центральних районах міста на місці зруйнованих будинків.

Будівництво нових великих житлових масивів вимагало значних вільних територій в межах міста, які у середині 1950-х років в основному розміщувалися на лівому березі Дніпра, однак під час паводків значна їх частина затоплювалася (*Шулькевич, Дмитренко*

1982). Тому землі для перших житлових масивів на Лівобережжі були виділені на відстані 3-5 км від Дніпра, серед них – житловий масив Ленінградської (нині Дарницької) площі, що отримав назву Соцмісто. Його будівництво було розпочато у 1957 році на вільній території у понад 420 га.



Рис. 12.1. Будівництво Першотравневого масиву у 1950-х роках
Джерело: <http://starkiev.com/места-киева/первомайский-массив>

На першому етапі забудова масиву п'ятиповерховими житловими будинками характеризувалася регулярним периметральним плануванням, на наступному – ширше використовувалися елементи вільного планування території. У 1966–1967 роках поряд з п'ятиповерховою забудовою велося будівництво дев'ятиповерхових житлових будинків з чітким угрупованням житлових будинків і дитячих установ навколо дворових територій (*Шулькевич, Дмитренко 1982*). Заклади соціальної інфраструктури розміщувалися переважно на перших поверхах житлових будинків, а також в окремих двоповерхових будівлях. Дарницька площа як великий транспортний вузол стала центром планувального району. Нині на території житлового масиву Соцмісто проживає понад 71 тис. осіб.

Найбільш щільно забудованим “хрущовками” житловим масивом стали Нивки площею понад 502 га, будівництво якого розпочалося у 1958 році на місці, де в основному розташовувалися хутори і дачі. Забудова відбувалася також в кілька етапів. Спочатку поряд з приватними будинками й садовими ділянками зводилися тільки п'ятиповерхові будинки у невеликих кварталах прямокутної форми

з щільною забудовою по периметру та в межах кварталів. З 1965 року почалося будівництво вільно розташованих будинків підвищеної поверховості та організація укрупнених кварталів (*Шулькевич, Дмитренко 1982*). Нині на території житлового масиву Нивки проживає понад 54 тис. осіб.

***Подальша доля житлових масивів “хрущовок”:
очікування та реальність***

Спочатку “хрущовки” вважалися тимчасовим житлом на 25 років, пізніше термін їхньої експлуатації був збільшений до 50-60 років. Це означає, що перші будинки, збудовані у 1957 році, досягли критичної позначки і у 2017 році мають бути знесені. Проте нині висловлюються думки, що при регулярному капітальному ремонті “хрущовок” експлуатаційний термін може бути продовжений до 150 років. Проте ремонт “хрущовок” у Києві здійснювався нерегулярно, інженерна інфраструктура більшості будинків є зношеною. Тому питання подальшої долі “хрущовок” потребує першочергового розв’язання.

Житлові масиви “хрущовок” будувалися як масове житло для робітничого класу, відповідно, у більшості випадків вони розміщувались поблизу промислових підприємств. У зв’язку із занепадом чи закриттям цих підприємств, зміною функціонального призначення індустріальних просторів (зокрема, створенням торговельно-розважальних, офісних, арт-центрів у приміщеннях та на місці колишніх промислових підприємств) втрачився зв’язок мешканців з навколишньою територією. Тому серед жителів “хрущовок” старших вікових груп переважає стратегія “доживання” у таких житлових масивах, а населення молодших вікових груп розглядає їх в рамках транзитної стратегії, тобто як “тимчасові зупинки” в рамках життєвого циклу, на шляху кар’єрного росту, створення сім’ї.

У Києві майже відсутні практики модернізації (поліпшення умов проживання, енергозбереження, утеплення) чи реконструкції (комплексного ремонту приміщень, в тому числі їх перепланування, добудови мансардних поверхів, монтажу ліфтів тощо) житлових масивів “хрущовок”. Переважно здійснюється точковий ремонт за рахунок власних ресурсів мешканців (заміна вікон, утеплення фасадів, встановлення кондиціонерів в окремих квартирах чи під’їздах). Як наслідок, на ринку нерухомості Києва “хрущовки” відносяться до найдешевшого сегменту, не дивлячись на порівняно високу транспортну доступність окремих житлових масивів. Частина житла здається в оренду.

Найбільш яскравим проявом модернізації “хрущовок” у Києві є оновлення їх фасадів та стін з використанням стріт-арту – створення муралів (великих графіті-розписів) (рис. 12.2).



Рис. 12.2. Мурал “Слон і повітряні кулі” на стіні “хрущовки” у житловому масиві Нивки (фото К. Мезенцева, 2015)

Одні будинки було повністю знесено, інші зазнали реконструкції, у тому числі шляхом утеплення та оновлення фасадів, впровадження систем енергозбереження, укрупнення квартир, збільшення площ балконів і лоджій, прибудови ліфтів, надбудови мансардних поверхів тощо. На місці зруйнованих будинків було впорядковано дворові території, збудовано дитячі майданчики, створено зелені зони (рис. 12.3). В Чеській Республіці також було проведено масштабну реконструкцію “хрущовок”, що передбачала як перепланування, капітальний ремонт, так і заміну вікон, встановлення сучасних ліфтів тощо. Така модернізація зумовила зростання як попиту, так і

Новобудови в середині масивів “хрущовок” не дуже поширені, зважаючи на щільність забудови та необхідність збереження зелених просторів. Майданчики під будівництво в таких житлових масивах найчастіше знаходяться на прилеглий території колишніх заводів, складів, а нерідко й зелених зон.

Щодо зарубіжного досвіду модернізації “хрущовок”, то цікавим є досвід Чехії та Східної Німеччини. Так, наприклад, з 1990 року в Німеччині діє державна програма з оздоровлення панельного житлового фонду, що передбачає реконструкцію типових будинків масового житла. Падіння попиту на проживання в районах так званої “ущільненої забудови” зумовило необхідність таких заходів.

ціни на колишні “хрущовки”, їх перехід до сегменту середнього, а іноді й елітного житла.



Рис. 12.3. Оновлений житловий масив “хрущовок” у м. Лейпциг
(фото К. Мезенцева, 2015)

Іншим є досвід Російської Федерації, де в Москві та Санкт-Петербурзі відбувається знесення “хрущовок” і зведення на їх місці новобудов. Так, в Москві з 1999 року розпочалася комплексна реконструкція районів п’ятиповерхової забудови першого періоду індустріального домобудівництва. До 2015 року було знесено понад півтори тисячі будинків. Фінансування заміни старих будинків на нові у Москві відбувається за рахунок міського бюджету і частково за кошти інвесторів. Подібну програму реконструкції житлових масивів забудови 1950-1960-х років розпочали і у Санкт-Петербурзі, де передбачається провести реновацію 23 кварталів “хрущовок”.

В Україні у 2006 році був прийнятий Закон “Про комплексну реконструкцію кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду”, згідно якого під застарілим житловим фондом розуміється сукупність об’єктів житла до п’яти поверхів, крім садибної забудови, які за технічним станом не відповідають сучасним нормативним вимогам щодо безпечного і комфортного проживання, граничний строк експлуатації яких збіг або зношеність основних конструкційних елементів становить не менше 60 % (*Про комплексну... 2007*). З метою виконання цього Закону в Києві планувалося знести старі “хрущовки” і на їх місці звести нові сучасні багатоповерхові будинки. У 2008 році Інститутом урбаністики для Києва була розроблена

програма комплексної реконструкції кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду, відповідно до якої було розроблено план відселення мешканців “хрущовок”, що підпадають під знесення. Згідно з цією програмою, в Києві підлягає знесенню близько 6,9 млн. м² житлового фонду (до складу якого входять як “хрущовки”, так і “сталінки”), а площа потенційної реконструкції становить близько 1500 га. Знесення “хрущовок” в Києві планувалося розпочати з житлового масиву Нивки (вулиці Академіка Туполева та Маршала Гречка), а потім – Соцміста. До 2025 року передбачалося провести повну реновацію 11 кварталів житлових будинків перших масових серій. Але процес знесення “хрущовок” так і не розпочався, що зумовлено як економічними чинниками, відсутністю інвесторів, так і незгодою мешканців старих будинків на відселення.

Щодо подальшої долі “хрущовок” Києва існує дві протилежних точки зору. З одного боку, повне оновлення таких житлових масивів є економічно ефективним, оскільки знесення п'ятиповерхових будинків і забудова території будинками значно вищої висотності є вигіднішим як з точки зору розвитку міста, так і для інвесторів. До цього варто додати той факт, що вимоги населення до архітектурно-планувальних якостей житла суттєво зросли. Важливим також є те, що внаслідок розширення міста масиви “хрущовок” виявилися в серединній і центральній частині з вищою вартістю земельних ділянок, що зумовило виникнення невідповідності між містобудівною цінністю цих територій та якістю житлового фонду. Тому висловлюються міркування про неефективність використання міського земельного фонду під п'ятиповерховими будинками. Частина мешканців підтримує таку точку зору, називаючи свої будинки “хрущобами” (термін, що позначає “хрущовки” як “трущоби” – нетрі) та наголошуючи на критичному стані їх інженерної інфраструктури, проблемах теплозбереження, незручному плануванні квартир тощо.

З іншого боку, висловлюється думка про необхідність збереження житлових масивів “хрущовок” як культурно-історичної спадщини міста, як зразка соціалістичного планування з добре розвинутою мережею закладів соціальної інфраструктури, як територій з високою часткою зелених насаджень тощо.

Ці дві точки зору були висловлені і мешканцями житлових масивів Нивки та Соцмісто під час проведених у 2016 році глибинних інтерв'ю. Так, частина респондентів підтримує ідею знесення “хрущовок” та будівництва нового житла. При цьому висловлюються сумніви щодо успішності реалізації таких проектів. Наприклад:

“Підтримую проект знести “хрущовки” та побудувати нове житло, але мало в це віриться... Хочу щоб повністю розвалили ці “халабуди” і побудували нові будинки. Мені не жалко” (респондент N3, чоловік, 59 років, середня освіта)

“Нехай зносять! Але я розумію, що це нереально, швидше будинок сам впаде...” (респондент S4, чоловік, 25 років, незавершена вища освіта)

Водночас інші респонденти висловлюють переконаність у необхідності збереження масивів “хрущовок”, посилаючись на зарубіжний досвід такої консервації, наприклад:

“Я за те, щоб зберегти фасади. Не цінимо ми історію. Європа це зберігає. А у нас агресивні якісь...” (респондент N1, жінка, 25 років, вища освіта)

“Соцмісто – нормальний район. Всі комунікації може і старі дуже. Може і варто новий побудувати. Але я думаю, що можливо краще залишити. А що ж тоді залишиться для історії, для пам’яті? Майбутнім поколінням. Щоб не тільки дивилися на старі фотографії. За рубежем-то зберігають” (респондент S2, жінка, 57 років, вища освіта)

Але при цьому наголошується на необхідності проведення ремонту житлових будинків:

“Щоб зносили, не хочу. Просто привести їх до ладу... Дорогу біля під’їзду треба зробити. Зробити ремонт в самому під’їзді, хоч косметичний. Сорок років не було ремонту. Гниють стіни...” (респондент S3, жінка, 78 років, неповна середня освіта)

На розподіл думок суттєво впливає вік респондентів. Мешканці молодшого віку більшою мірою підтримують ідею знесення та будівництво нового житла, натомість представники старшого покоління більш схильні до збереження цілісних житлових масивів:

“Мені особисто ця ідея нецікава... Тут треба орієнтуватися на вік. Я не хочу, щоб Нивки змінювались” (респондент N4, чоловік, 76 років, вища освіта)

П. Джервус відмічає, що зазвичай пропонується два типи поліпшення ситуації у великих житлових масивах: 1) засоби ревіталізації мікрорайону з метою поліпшення “фізичного доквілля” – зага-

льного вигляду будинків, спільних просторів, комунальних послуг тощо та 2) засоби редизайну мікрорайону, особливо коли район втрачає свої позиції на ринку житла та коли ревіталізація ускладнюється внаслідок відсутності фінансових ресурсів (створення нових типів житла, нових комерційних та інших приміщень, нових публічних просторів, подолання монотонності архітектурних форм тощо) (*Džervus 2013*). При цьому знесення житлових масивів – засіб, що має істотний вплив на навколишню територію, процес тривалий, що дає нові можливості фізичному середовищу, але неможливий без політичної волі. Це ризикований процес, занадто дорогий і може бути реалізований лише як найефективніший засіб досягнення мети (*Džervus 2013*).

Знесення великих житлових масивів має сенс лише тоді, коли переважна більшість населення відчуває таку необхідність, або коли очевидний надлишок пропозиції в структурі ринку житла. Зрозуміло, можна не брати до уваги точку зору мешканців, але у такому разі політики ризикують вкласти гроші у вдосконалення мікрорайону не маючи впевненості у позитивному результуючому ефекті (*Musterd, van Kempen 2007: 326*).

Отже, можна зробити висновок, що в цілому питання долі “хрущовок” м. Києва залишається відкритим. Своє першочергове завдання – забезпечити житлом в найкоротші терміни велику кількість жителів – “хрущовки” виконали. Але, наразі, підвищення комфортності проживання в мікрорайонах з п'ятиповерховим застарілим житловим фондом є важливою містобудівною і соціальною проблемою. Перехід до постіндустріального пострадянського міста ознаменувався зростанням ролі приватного бізнесу та слабкістю впливу громадянського суспільства, в багатьох випадках неспроможного захистити інтереси місцевих мешканців в процесі прийняття місцевою владою управлінських рішень щодо просторового розвитку міста. Тому подальші стратегії розвитку житлових масивів “хрущовок” мають базуватися на врахуванні як інтересів міста та бізнесу, так і місцевих громад, в процесі широкого громадського обговорення та пошуку компромісних рішень.

На звершення варто навести ще дві цитати респондентів, які акцентують увагу на тому, що будь-яка програма розвитку повинна мати не тільки економічні пріоритети, а намагатися зберегти цілісну ауру, певну ідентичність та позитивний імідж житлового масиву:

“Поетапну реконструкцію – так, хотіла б. Але при цьому зберегти зелені зони Щоб це не були другі Позняки. Голі. Самі по собі нові будинки для мене не є головним” (респондент N2, жінка, 25 років, вища освіта)

“Якщо вони просто знесуть ці будинки, які у нас стоять, і почнуть будувати висотки, не торкаючись цієї краси, дерев, хоча б по-мінімуму, то тоді нехай зносять... Хоча..., зараз подумав, якщо забудувати все Соцмісто висотками, воно ж перетвориться на Позняки, Оболонь, на масив “без душі”, як я їх називаю...” (респондент S4, чоловік, 25 років, незавершена вища освіта)

Для різних житлових масивів “хрущовок” можуть бути застосовані різні стратегічні підходи – одні, що мають чи матимуть туристичну цінність, варто зберегти в незмінному вигляді, щодо інших – доцільно здійснювати заходи з реновації чи редизайну житлових масивів, а решту – знести, вивільнивши місце для подальшого розвитку міста. Але в усіх випадках необхідно забезпечити архітектурно-естетичну цілісність мікрорайонів, запобігши популярному еkleктичному “нагромадженню” подекуди несумісних будівель та функцій.

- ПРО КОМПЛЕКСНУ реконструкцію кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду (2007): Закон України від 22 грудня 2006 року, N 525-V. *Відомості Верховної Ради України*, 2007, N 10, ст.88.
- СУПРУНЕНКО, Н. И. (ред.) (1985): Киев социалистический (Книга 1 тома 3 серии “История Киева”). Киев, Наукова думка, 495 с.
- ШУЛЬКЕВИЧ, М. М., ДМИТРЕНКО, Т. Д. (1982): *Киев: Архитектурно-исторический очерк*. Киев, Будівельник, 448 с.
- BERNT, M. (2007): Neither normalisation, nor decay: housing estates in Eastern Germany. In: Komar, V., Kucharczyk-Brus B. (eds.) *Housing and Environmental Conditions in Post-Communist Countries*, pp. 41–55.
- BRADE, I., NEUGEBAUER, C., AXENOV, K. (2011): Großwohnsiedlungen in St. Retersburg zwischen sozialräumlicher Polarisierung und Persistenz. *Geographica Helvetica*, Vol. 66(1): 42-53.
- DEKKER, K., VAN KEMPEN, R. (2004): Large housing estates in Europe: Current situation and developments. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 95(5): 570-577.
- DEKKER, K., HALL, S., VAN KEMPEN, R., TOSICS, I. (2005): Restructuring large housing estates in European cities: an introduction. In: van Kempen, R., Dekker, K., Hall, S., Tosics, I. (eds.) *Restructuring Large Housing Estates in European Cities*. Bristol, Policy Press, pp. 1-17.
- DŽERVUS, P. Postmodern Discourse of Post-Soviet Large Housing Districts: Modelling the Possibilities. *Architecture and Urban Planning*, No. 7: 51-58.

- HERFERT, G., NEUGEBAUER, C. S., SMIGIEL, CH. (2013) Living in residential satisfaction? Insights from large-scale housing estates in Central and Eastern Europe. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 104(1):. 57–74.
- KÄHRRIK, A., TAMMARU, T. (2010): Soviet Prefabricated Panel Housing Estates: Areas of Continued Social Mix or Decline? The Case of Tallinn. *Housing Studies*, Vol. 25(2): 201-219.
- MURIE, A., TOSICS, I., AALBERS, M., SENDI, R., CERNIC-MALI, B. (2005): Privatisation and after. In: van Kempen, R., Dekker, K., Hall, S., Tosics, I. (eds.) *Restructuring Large Housing Estates in European Cities*. Bristol, Policy Press, pp. 85-103.
- KOVÁCS, Z., DOUGLAS, M. (2004): Hungary – from socialist ideology to market reality. In: Turkington, R., Kempen, R. van, Wassenber, F. (eds.) *High-rise Housing in Europe: Current Trends and Future Prospects*. Housing and Urban Policy Studies 28. Delft, Delft University Press, pp. 231-248.
- KOVÁCS, Z., HERFERT, G. (2012): Development Pathways of Large Housing Estates in Post-socialist Cities: An International Comparison. *Housing Studies*, Vol. 27(3): 324-342.
- MUSTERD, S., VAN KEMPEN, R. (2007): Trapped or on the Springboard? Housing Careers in Large Housing Estates in European Cities. *Journal of Urban Affairs*, Vol. 29(3): 311–329.
- NEUGEBAUER, C., KOVACS, Z. (2015): Paths of Socio-Spatial Change in Post-Socialist Cities – Insights from Five City-Regions in Central and Eastern Europe. In: Henn, S., Lang, T., Ehrlich, K., Sgibnev, W. (eds.) *Understanding Geographies of Polarization and Peripheralization. Perspectives from Central and Eastern Europe and Beyond*. Palgrave Macmillan, pp. 171-196.
- SOAITA, A. M. (2012) Strategies for In Situ Home Improvement in Romanian Large Housing Estates. *Housing Studies*, Vol. 27(7): 1008-1030.
- SZABÓ, B., ERŐSS, Á. (2015): Main features of large housing estates and the results of their rehabilitation in Budapest. In: Jeney, L., Karacsonyi, D. (eds.) *Minsk and Budapest, the two capital cities. Selected studies of post-socialist urban geography and ecological problems of urban areas*. Budapest – Minsk, pp. 95-113.
- TEMELOVÁ, J., NOVÁK, J., OUREDŇÍČEK, M., PULDOVÁ, P. Housing Estates in the Czech Republic after Socialism: Various Trajectories and Inner Differentiation. *Urban Studies*, Vol. 48(9): 1811–1834.

13. Чутливість міських територій до ризиків: готовність запобігати і протидіяти

*Олена Кононенко, Анатолій Мельничук, Олена Денисенко,
Олексій Гнатюк*

Уявлення про ризик у світлі міжнародної стратегії зниження ризиків та міжнародних рамкових угод, які визначають базові управлінські підходи у цій сфері, зазнають істотної трансформації: ризик розглядається як багатовимірна категорія, а базовим об'єктом дослідження стають території різних типів. Інтерес до міських територій особливо вищий, що відображено у формуванні окремо напрямку досліджень – стійкості міст (resilience of the cities). При цьому ключовим пріоритетом є формування стійких до можливих загроз і ризиків міських територій, оскільки вони як осередки високої концентрації населення та господарської діяльності є особливо вразливими до можливих загроз, у тому числі природних. Аналіз чутливості міської території дозволяє розглядати можливі загрози крізь призму соціальних характеристик населення та економічного потенціалу, які можуть посилювати чи послаблювати рівень вразливості. Оскільки соціальний вимір чутливості є надзвичайно важливим, виявлення рівня усвідомлення існуючих ризиків населенням є одним з важливих етапів подібного дослідження. У ході його реалізації виявляється рівень обізнаності різних груп населення з основними видами загроз та їх готовність бути залученими до процесу управління ризиками.

Ключові слова: міська територія, ризик, вразливість, стійкість міст, чутливість території

Стійкість міст до загроз, готовність їм запобігати і протидіяти є одним з найбільших викликів у їхньому розвитку, що пов'язаний з матеріальними збитками, ризиками для життя і здоров'я, витратами на подолання наслідків від небезпечних подій.

Міські території суттєво відрізняються від інших типів територій за рівнем вразливості до ризиків, маючи специфічне поєднання схильності до загроз, рівня чутливості та здатності управляти ризиками. При цьому в останнє десятиліття акцент з традиційного вивчення потенційних загроз, їх частоти та можливої сили впливу суттєво зміщується у сферу аналізу чутливості та рівня протидії, які розглядаються як рівноцінні складові у формуванні вразливості міських територій.

Попри регіональну специфіку для територій великих міст загальними є ряд особливостей. Так, визначальним у формуванні їхньої вразливості є поєднання чутливості зі здатністю до попередження ризиків. При цьому переважна більшість великих міст, у тому числі європейських, відзначаються високим та дуже високим рівнем чутливості, незважаючи на відмінності у можливих ризиках. У той же час рівень вразливості великих міст здатний суттєво знижуватися у випадку ефективної політики управління ризиками – запобігання та протидії їм.

З огляду на це, а також у контексті необхідності формування регіональної стратегії управління ризиками у Києві, як найбільшому місті в Україні, актуальним є дослідження, що спрямоване на: виявлення рівня чутливості міської території Києва до загроз, оцінку його місця серед інших центральноєвропейських міст за окремими складовими чутливості; аналіз рівня усвідомлення існуючих ризиків місцевим населенням як складової управління ризиками; розробку пропозицій зі зниження рівня вразливості міської території.

Обрані для порівняння центральноєвропейські міста-аналоги переважно мають високий (Варшава, Будапешт) та дуже високий (Братислава, Софія) рівень викликів за поєднанням чутливості зі здатністю до реагування. Поєднаний аналіз чутливості міської території та здатності запобігати ризикам для Києва повинен стати одним з ключових елементів у формуванні ефективної стратегії управління містом.

Чутливість міської території: еволюція підходів та методи оцінки

У сучасному світі урбанізовані території надають усе більші соціально-економічні можливості, але водночас створюють все більше ризиків для життя (*Cities and Urban... 2007*). Міста серед різних типів територій розглядаються як осередки з найвищою чутливістю до природно-техногенних загроз, що пов'язано з високою концентрацією населення, господарських об'єктів, інфраструктури, тобто ризиками найбільш масштабних наслідків і втрат. Однакові за інтенсивністю негативні події на різних територіях здатні призвести до принципово різних наслідків. Відповідно, категорія “чутливості” території до загроз розглядається як одна з визначальних у формуванні її стійкості та визначенні стратегії розвитку.

Концепція вразливості, як твердження про обмежені можливості адаптації територіальних спільнот до зовнішніх стресових чинників, виникла на поч. ХХ ст. (*Barrows 1923*) і розвивалася в рамках

”парадигми дослідження ризиків” (*White 1974; Kates, Burton 1986*). Поступово соціально-економічні чинники почали розглядати як не менш важливі для протидії згубним наслідкам природних і техногенних катастроф, ніж, приміром, оцінка частоти та інтенсивності природних загроз.

Водночас трактування *вразливості* (*vulnerability*) у науковій літературі дещо відрізняється залежно від підходів, території та стресових факторів, які приймаються до уваги. Деякі автори визначають вразливість як поєднання факторів, які визначають міру, у якій життя, засоби до існування, власність та інші активи певної особи чи соціальної групи потрапляють під вплив ризику (*Wisner et al. 2004*). Інші наголошують, що вразливість пов’язана передусім, з оцінкою здатності індивіда чи суспільної групи передбачати несприятливі стихійні явища, чинити їм опір та долати їх наслідки (*Blaikie et al. 1994*). Вразливість може бути визначено як результат дії фізичних, соціальних, економічних чинників та середовища, що підвищує сприйнятливість спільноти до виникнення небезпек (*Pelling 2003; Tingsanchali 2012*).

У якості протилежної за змістом категорії до вразливості розглядають *стійкість* (*resilience*) території. Під стійкістю, або інакше кажучи, пружністю, розуміють здатність соціальної або екологічної системи реагувати на загрози, зберігаючи при цьому базову структуру і спосіб функціонування, здатність до самоорганізації, а також здатність адаптуватися до стресів і змін (*Swart et al. 2012*). Найважливіше місце в структурі категорії стійкості належить її соціальному виміру, що враховує готовність населення запобігати ризикам та діяти у разі їх виникнення. Ряд авторів (наприклад, *Gitz, Meybeck 2012*) розглядають саме стійкість як ключове інтегральне поняття, що залежить від вразливості та адаптивності. За іншим підходом, стійкість розглядається як один із елементів вразливості (*Weets 2011*). Іноді ці поняття розуміють як відносно незалежні, визначаючи вразливість як частоту та інтенсивність стресових факторів, що впливають на територію під час надзвичайних ситуацій, а стійкість – як здатність територіальної спільноти чинити опір стресовим факторам (*Garbolino et al. 2013*). Проте, більшість авторів розглядають поняття вразливості та стійкості як взаємодоповнюючі: чим більша вразливість системи, тим менша її стійкість, і навпаки.

Таким чином, високий рівень вразливості територій може бути обумовлений як високою схильністю до ризиків, так і значною чутливістю чи низькою адаптивністю. Відповідно, найбільш вразливими територіальними спільнотами є ті, що:

- зазнають найбільшого інтегрального впливу негативних стресових факторів;
- є найбільш чутливими до дії цих факторів;
- мають слабкий потенціал реагування та низьку здатність до відновлення та/або адаптації.

Оскільки саме чутливість здатна суттєво посилити або послабити ризики від природних і техногенних небезпек, а також впливати на рівень готовності протидіяти загрозам, її моніторинг повинен стати невід'ємним елементом територіального управління на різних ієрархічних рівнях.

Враховуючи соціально-економічну специфіку території, з одного боку, чутливість показує, наскільки ті чи інші ризики є загрозливими для регіону з точки зору можливих наслідків, а з іншого, відображає соціально-економічне підґрунтя для формування готовності протидіяти їм.

Таким чином, чутливість території у поєднанні зі здатністю протидіяти ризикам складає соціально-економічний базис стійкості до ризиків: як з точки зору їх посилення (у випадку прояву негативних наслідків – збитків і втрат), так і з точки зору можливостей для формування протидії і готовності до них.

Згідно з підходами ESPON (Європейської спостережної мережі для територіального розвитку і єднання), чутливість регіонів визначається як потенціал економічних, соціальних та екологічних втрат у цих регіонах. Відповідно, чутливість інтерпретують як комбінацію трьох складових: рівня валового регіонального продукту (ВРП) на одну особу (відображає ризики економічних збитків), щільності населення (кількість постраждалих), частки природних ландшафтів у структурі землекористування (втрати для навколишнього середовища).

Залежно від цілей дослідження можуть виділяти такі різновиди чутливості (*Moser et al. 2010; Mustafa et al. 2010*):

- чутливість активів – економічні та соціальні ресурси і можливості, володіння якими надає окремим індивідам і суспільним групам перевагу при попередженні надзвичайних ситуацій та/або подоланні їх наслідків;
- чутливість інституцій – якість міського управління, зокрема формальних і неформальних (правила поведінки, традиції, умовності) суспільних угод, що визначають взаємодію між владою та населенням, окремими індивідами та групами;

- чутливість соціуму – довіра та соціальна інтеграція, формування мережевих суспільних структур, обізнаність про ризики;
- чутливість середовища або фізична чутливість – стан міського середовища, в межах якого взаємодіють активи, інституції тощо.

У багатьох аспектах доцільним є аналіз чутливості на індивідуальному рівні, рівні домогосподарств і територіальної громади, що дозволяє виявити, з одного боку, властивості соціуму загалом, а з іншого боку – проаналізувати специфіку на рівні окремих соціальних груп.

Розглянемо основні виміри чутливості та індикатори, що дозволяють їх інтерпретувати.

Оцінка *соціального виміру чутливості* передбачає кількісну та якісну характеристику соціальних груп населення, які є найбільш вразливими у випадку надзвичайних ситуацій, та визначається демографічними характеристиками населення, особливостями системи розселення, інтенсивністю соціальних взаємодій, розвитком інститутів громадянського суспільства та культурних цінностей. До індикаторів соціальної чутливості належать:

- густота населення – щільно заселені території є більш чутливими, оскільки, по-перше, потенційні небезпеки загрожують одночасно великій кількості людей, по-друге, значно швидше поширюються несприятливі явища;

- статево-вікова структура населення – діти та особи похилого віку мають менше фізичних можливостей адекватно реагувати у випадку надзвичайної ситуації; жінки фізично є більш вразливими, ніж чоловіки;

- частка населення з обмеженими фізичними можливостями – такі особи у випадку надзвичайних ситуацій здебільшого потребують допомоги інших людей, а також належних технічних засобів та інфраструктури;

- частка осіб без належного рівня освіти – це визначає низький рівень обізнаності щодо можливих ризиків та необхідних дій у випадку небезпеки;

- залучення жінок до управління – відображає рівень інтегрованості та залучення вразливих груп населення до прийняття рішень;

- розмір домогосподарства – домогосподарства з однієї особи, як правило, залежать від одного джерела доходу і тому більш вразливі;

– етнічна структура населення – різноманітність етнічної структури є чинником вразливості, оскільки в результаті можливого посилення культурних бар'єрів ускладнюється комунікація всередині територіальної спільноти.

– тривалість проживання у місті, участь у діяльності місцевих громадських організацій, рівень довіри у суспільстві між індивідами та між населенням і владою.

Економічний вимір чутливості визначається забезпеченістю територіальної спільноти матеріальними ресурсами, необхідними і достатніми для ефективної протидії впливу стресових факторів або адаптації до них, а також відновлення після несприятливих подій. Як індикатори розглядаються показники економічного стану на рівні індивідів та міських територіальних спільнот. Так, скажімо, люди з невисокими доходами змушені жити у екологічно небезпечних районах міст, у технічно та морально застарілих приміщеннях, оскільки не мають фінансових можливостей придбати житло у більш благополучних районах, що суттєво підвищує рівень їх чутливості. Таким чином, як індикатори економічної чутливості можуть розглядатися ВРП на душу населення, частка населення з доходами нижче прожиткового мінімуму, рівень безробіття; переважаючі джерела доходів (на рівні міста і домогосподарств), розмір міського бюджету, наявність комунального майна, функціональна структура міських земель (співвідношення земель сільбищного, промислового, сільськогосподарського, рекреаційного, оборонного призначення), структура матеріального і нематеріального виробництва, кількість зареєстрованих автомобілів, наявність банківських вкладів у населення, показники торгівлі предметами розкоші тощо.

Оцінка **стану міського середовища** відображає рівень стійкості територіальної спільноти до змін, зумовлених впливом людської діяльності на навколишнє середовище, а також забезпеченість міської спільноти інфраструктурою, необхідною для адекватного реагування на небезпеки та мінімізації збитків. Його аналіз може спиратися на такі індикатори:

– кількісну та якісну характеристику умов і ресурсів навколишнього середовища, які є джерелом потенційних загроз, передусім метеорологічного, гідрологічного, сейсмічного характеру, зокрема частота виникнення несприятливих явищ;

– стійкість ландшафтів до антропогенного впливу (площа та частка зелених зон у місті), інтенсивність антропогенного впливу

(обсяги викидів парникових газів, обсяги твердих і рідких побутових та промислових відходів);

– доступ населення до базових житлово-комунальних послуг – енергопостачання, водопостачання, каналізації (як індикатор загального добробуту населення і чинник формування санітарно-епідеміологічної ситуації), рівень розвитку транспортної інфраструктури;

– забезпеченість інфраструктурою з переробки відходів – полігонами та станціями аерації, сміттєпереробними підприємствами (одна із ключових передумов для підтримки сприятливої екологічної ситуації в місті).

– забезпеченість медичними закладами та силами реагування;

– доступ до засобів масової інформації та інших засобів комунікації, зокрема мережевих (як можливість вчасного інформування населення про ризики та надзвичайні ситуації).

Аналіз чутливості території Києва ґрунтується на визначених вище основних видах чутливості. Водночас кількість індикаторів для кожного з вимірів чутливості дещо скорочена і включає ті з них, що інтерпретують основні аспекти формування чутливості та дозволяють забезпечити порівняльність з європейськими містами.

Аналіз індикаторів прояву чутливості території м. Києва

В Україні питання чутливості/вразливості урбанізованих територій особливо гострим є для столиці – Києва. Це найбільше місто країни, яке вирізняється мозаїчністю території та значною концентрацією потенційно небезпечних техногенних об'єктів, які розташовані у безпосередній близькості до місць проживання великої кількості людей. Наразі Київ – безумовний соціально-економічний полюс росту всієї країни, проте міграційний приплив населення і наростаюча концентрація економічної діяльності в місті зі зростанням навантаження на інфраструктуру посилюють його чутливість до природних і техногенних небезпек. За обраними індикаторами проаналізуємо соціальний та економічний аспекти та стан міського середовища, як складові чутливості Києва та ряду міст Європи (табл. 13.1).

Аналіз *соціального виміру чутливості Києва* базувався на індикаторах демографічних характеристик та показниках, що дозволяють оцінити можливості різних груп населення протидіяти загрозам. Таким чином, було проаналізовано вікову структуру населення,

частку домогосподарств, що складаються з однієї особи, та частку жінок у міських радах.

Вікова структура населення характеризує такий аспект чутливості міст, як частка особливо вразливих груп населення. Такими групами є населення старше і молодше працездатного віку. Показник співвідношення вікових груп населення молодше 19 років та старше 65 років до населення у віці 20–64 роки, з одного боку, характеризує ступінь вразливості населення до ризиків різного роду, а з іншого – стійкість економічної системи міста, оскільки фактично відображає навантаження на працездатне населення. Серед центральноєвропейських міст найвищі ризики щодо вікової структури населення мають Прага, Будапешт та Рига (понад 56 %). Київ як, і Софія, має паритетне співвідношення населення працездатного і непрацездатного віку.

Населення старших вікових груп є більш вразливим до різких перепадів температури, тиску, інших параметрів природного середовища внаслідок зниження стійкості організму до стресів, необхідності приймати ліки для попередження негативних наслідків для організму. Відповідно, старіння населення є чинником зростання чутливості міст. Загалом, в Європі населення даної вікової групи складає близько 17 %, а згідно демографічних прогнозів ця частка збільшиться до 30% у 2060 році (*Swart et al. 2012: 127*). Особливо високими темпами зростатиме частка населення у віці понад 80 років.

Тенденція підвищення рівня зайнятості населення старших вікових груп у європейських містах (*Eurostat Regional Yearbook 2015: 106*) свідчить про підвищення вікової межі погіршення стану здоров'я та зниження працездатності. В таких містах, як Рига та Таллінн, вікова структура населення є вкрай несприятливою щодо соціального виміру чутливості (частка вікових груп населення понад 65 років до 20–64 років складає 30,5 % та 34,6 % відповідно) та посилює вразливість середовища до загроз. Для Києва характерна невисока частка населення старших вікових груп (20,1 %), що є наслідком нижчої тривалості життя, а також постійного міграційного притоку осіб працездатного віку на навчання та роботу.

Іншою вразливою групою населення є домогосподарства, що складаються з однієї особи. Фактором ризику є високий рівень залежності домогосподарства від джерела доходу (втрата доходу може спричинити суттєве погіршення якості життя та підвищити рівень чутливості до ризиків). Також висока частка таких домогосподарств є чинником поглиблення демографічної кризи, оскільки від-

бувається поширення певного способу життя та відмова від традиційної сім'ї. Для європейських міст характерною є тенденція до зростання частки домогосподарств, що складаються з однієї особи, внаслідок бажання молоді вести більш незалежний спосіб життя, а також через зростання рівня розлучуваності. Зростання тривалості життя також стало чинником даної тенденції, оскільки жінки у старшому віці часто стають вдовами і, відповідно, формують окреме домогосподарство (*Eurostat Regional Yearbook 2015: 52*).

Частка одиночних домогосподарств є вищою у містах з вищим рівнем життя населення. Найвищі показники в Європі характерні для Відня, Гельсінкі, Берліна, Брюсселя (40–45 %). Щодо постсоціалістичних міст, то вищі показники мають Будапешт, Варшава та Прага (близько 40 %), а Київ та Софія – найнижчі значення на рівні 21,9 % та 25,6 % відповідно. Серед причин суттєвого розриву є як менша тривалість життя (менша частка одиноких жінок у старшому віці), так і доручення до традицій при формуванні сім'ї, що впливає на показник розлучень.

Представлення жінок у владних структурах свідчить про активність більш вразливих груп населення, їх залучення до процесу прийняття рішень та загалом згуртованість громади. Частка жінок у суспільстві скоріше підвищує рівень чутливості, оскільки вони відповідальні за дітей та часто потребують допомоги у випадку виникнення надзвичайної ситуації. У зв'язку з вирівнюванням гендерного диспаритету жінки стають більш відповідальними та готовими до непередбачуваних ситуацій. Для кран Північної та Західної Європи характерною є висока частка жінок у місцевій владі (до 60 %). З обраного нами переліку міст тенденція щодо досягнення гендерного паритету характерна для міських рад Варшави, Таллінна, Любляни (близько 40 %). Значна частина постсоціалістичних країн знаходяться у процесі вирівнювання гендерних диспропорцій. Так, більше 20% жінок працюють у міськрадах Риги, Вільнюса, Праги. Київ, як і Софія, має найнижчі значення (17,5 % та 18 % відповідно). Водночас, такий невисокий показник у Києві є значно вищим порівняно з часткою жінок у Верховній Раді України (11,1 %), що є свідченням більших можливостей залучення вразливих груп населення до прийняття рішень на рівні громади.

Слід відзначити порівняно сприятливу вікову структуру населення міста Києва, а отже – нижчий ступінь вразливості жителів до перепадів температури, тиску, інших несприятливих явищ, а також порівняно високу можливість до реагування у випадку їх виникнення. У той же час, ефективність місцевого управління ризиками у

перспективі може бути суттєво підвищена завдяки вищому залученню вразливих груп населення до процесів прийняття рішень.

Серед індикаторів *економічного виміру чутливості Києва*, що відображає ступінь фінансового та матеріального забезпечення на випадок необхідності реагування, компенсації збитків і втрат внаслідок надзвичайних ситуацій, розглянемо рівні ВРП на душу населення, безробіття та кількість легкових автомобілів.

Рівень ВРП на душу населення певною мірою відображає адаптивну здатність міста до ризиків і безпосередньо впливає на величину місцевих і державного бюджетів, розмір резервних фондів. Серед столичних міст Центрально-Східної Європи Прага і Варшава мають найвищі показники ВРП в розрахунку на одну особу (понад 30 тис. євро) і, відповідно, нижчий ступінь вразливості до загроз. Решта міст Центральної Європи мають дещо нижчі показники. Значення ВРП на душу населення Києва (8,1 тис. євро) є найближчим до показника у Софії (12,7 тис. євро) і найнижчим порівняно з іншими містами. Це має не лише прямий вплив на ступінь чутливості, але і суттєво обмежує фінансові можливості місцевої влади підтримувати інфраструктуру міста і служби реагування у належному технічному стані.

Опосередковано рівень життя населення в місті характеризує кількість легкових автомобілів в розрахунку на тис. жителів. Для жителів постсоціалістичних міст автомобіль у домогосподарстві є ознакою порівняно високого рівня життя. Серед обраних для порівняння міст виділяються Софія, Прага та Варшава, рівень забезпеченості автомобілями в яких складає понад 500 на тис. жителів і є високим показником для Європи в цілому. Київ має показник на рівні 226,8 автомобілів на тис. жителів, що обумовлено нижчим рівнем життя. У той же час слід зазначити, що за останні роки у центральноєвропейських країнах було зафіксовано не лише зростання кількості автомобілів, але і їх скорочення. Це проявилась у Ризі, де забезпеченість автомобілями складає 233,2 на тис. жителів і вона суттєво знизилась за період 2008–2013 років (*Eurostat Regional Yearbook 2015: 210*). Кількість автомобілів прямо впливає на рівень чутливості, оскільки домогосподарства з автомобілями мають вищий ступінь готовності до надзвичайних подій – жителі можуть швидше залишити небезпечну зону, транспортувати необхідні речі, осіб, які потребують допомоги.

Суттєво підвищує рівень чутливості міст безробіття, як загалом негативне соціально-економічне явище та як чинник чутливості домогосподарств до ризиків внаслідок відсутності стабільного дже-

рела доходу. В цілому, в містах Європи рівень безробіття є високим, особливо в Південній та Західній Європі, і досягає в окремих із них показника 30 %. Для центральноевропейських міст показник рівня безробіття близький до 10 % (Таллінн, Вільнюс, Будапешт), дещо вищий показник має Рига (13,9 %). Високий ступінь мобільності робочої сили в межах Європейського Союзу та структурні зміни в економіці є об'єктивними передумовами підвищення рівня безробіття. У Києві рівень безробіття має тенденцію до незначного збільшення і у 2014 році склав 6,7 %. Збільшення напруження на ринку праці міста обумовлене кризовими явищами в економіці в цілому та внутрішніми міграціями внаслідок військових дій на сході України.

Загалом, економічні показники чутливості Києва є вищими порівняно з центральноевропейськими столицями, що ускладнює реагування у випадку надзвичайних подій. Загрози, пов'язані з нестачею фінансових ресурсів проявляються на загальноміському рівні, а також рівні домогосподарств та індивідуальному. В результаті створюється ситуація нехтування питаннями безпеки, недофінансування технічного переоснащення об'єктів інфраструктури, відсутності резервних фондів для відшкодування збитків.

Серед індикаторів, що характеризують **стан міського середовища Києва**, розглянемо частку зелених зон, забезпеченість водопостачанням та каналізацією, медичними закладами.

Частка зелених зон у загальній площі міст є показником, що визначає можливості міського середовища згладжувати негативний вплив, що пов'язаний з ефектом міського тепла (Urban Heat Island – УНІ). УНІ ефект проявляється у значно вищих показниках температури повітря в місті порівняно з навколишніми територіями. До надмірно теплих періодів в літній час призвичаїлись жителі Південної Європи, але процес глобального потепління зумовив часті хвилі тепла в помірних і північних широтах. Динаміка показників, що характеризують тривалість жарких періодів, а також максимальні температурні значення, є загрозовою. Так, у 1960-х роках частка жарких днів в Європі становила 7 %, а за останнє десятиліття цей показник сягнув 13%. Впродовж 1980–2012 років в певних частинах Європи було зафіксовано екстремально високі температури у 2003, 2006, 2007 та 2010 роках (*Hyogo Framework... 2005*). Тільки у 2003 році впродовж періоду тривалої спеки у країнах Центральної та Західної Європи трапилось 70 тис. випадків смертей, які пов'язують з екстремальними температурами (*Swart et al. 2012: 135*).

Планування міст може посилювати або згладжувати УНІ ефект. Більш пристосованими до нових кліматичних умов є міста, що мають значні площі зелених зон, які досить рівномірно розподілені по території. Загальний ефект зелених зон полягає у підвищенні рівня температурного комфорту для населення, що особливо відчутно на заліснених ділянках та в парках, де масив дерев створює затінок. У такому випадку охолоджуючий ефект зеленої зони може бути відчутним на відстані до 500 метрів. У таблиці 13.1 представлено загальний показник частки зелених зон в містах, який коливається в межах від 15 до 35 %. Київ має частку зелених зон понад 60 %. Цей високий показник, однак, не свідчить про високий рівень адаптованості міста до екстремальних температур, оскільки найбільші лісові масиви розташовані у периферійних зонах міста, а центральна частина навпаки втрачає зелені зони внаслідок активної забудови.

Рівень чутливості міста значною мірою залежить від рівня розвитку інфраструктури, як елементу забезпечення життєдіяльності населення у критичних ситуаціях, а також якості життя населення (забезпечення санітарно-гігієнічних умов, безпеки харчування, медичного забезпечення тощо). Прийнято виділяти такі види інфраструктури, що впливають на рівень чутливості міста: транспорт, забезпечення послугами водо-, електро- постачання та каналізації, соціальна інфраструктура та сили реагування на надзвичайні ситуації (*Swart et al. 2012: 147*). Доступ населення міста до централізованого водопостачання та каналізації є чинником недопущення розповсюдження інфекційних хвороб, в тому числі у випадках виникнення надзвичайних ситуацій. При цьому відсутність базових послуг у будинках є свідченням нижчого рівня життя та підвищеного ступеня вразливості до високих температур, посушливих періодів та інших несприятливих природних проявів.

Більшість європейських столиць мають показники забезпеченості будинків централізованим водопостачанням та каналізацією близькі до абсолютних. Серед аналізованих міст найвищі показники мають Прага (100 % та 98,9 % відповідно), Рига (99,7 % та 99,4 %), Варшава (99,6 % та 99,2 %). Щодо Києва, то забезпеченість будинків централізованим водопостачанням є високою (97,2 %), але послугами каналізації у 2014 році в місті було охоплено лише 80,7 % будинків (за даними Головного управління статистики у місті Києві). Це може бути пов'язане з тим, що Київ має райони приватної забудови (Олександрівська Слобідка, Звіринець, Батієва гора, Совки, Нивки, Бортничі та ін.), значна частина яких не підключена до центральної каналізації.

Забезпеченість міст медичними закладами є чинником вчасності і повноти надання допомоги під час та після надзвичайної ситуації. Норми кількості лікарняних ліжок для постсоціалістичних країн традиційно були високими, тому для Києва даний показник є найвищим серед інших міст (10,5 на тис. осіб). Щодо Вільнюса та Будапешта, то ці міста мають також високі значення (9,4 та 10,4 відповідно). Софія, Прага, Рига та Варшава мають дещо нижчий рівень забезпечення, але не менше 7 ліжок на тис. осіб. Загальноєвропейська тенденція полягає у зменшенні кількості ліжок у зв'язку з реформуванням медичної сфери та оптимізацією використання коштів.

Загалом, стан міського середовища Києва можна оцінити як такий, що не відповідає викликам останніх років – зміні функціонального призначення значної кількості ділянок в місті, збільшенню міграційного притоку населення, рівню зносу інфраструктури, що є неефективною, морально застарілою, ресурсовитратною. Значний резерв у підвищенні стійкості міст до природно-техногенних загроз пов'язаний з підвищенням обізнаності населення про джерела небезпеки та можливі шляхи протидії ним. Враховуючи нерівномірність розміщення об'єктів підвищеної небезпеки в Києві та трансформації міського середовища, для Києва характерні значні внутрішньоміські відмінності, як характеристик чутливості міста, так і сприйняття природно-техногенних загроз населенням. Аналіз внутрішньоміських відмін розширить можливості для протидії характерним для Києва загрозам та сприятиме зниженню рівня чутливості міста до ризиків.

Сприйняття загроз міста Києва як основа для активної протидії

З метою виявлення рівня готовності населення Києва протидіяти ризикам та можливим загрозам проведено опитування. У якості тестової ділянки розглядалася територія Голосіївського району міста, що має мозаїчну структуру функціонального використання території – значні площі зелених зон, ділянки промислового призначення та щільної житлової забудови, а відповідно – істотні відмінності у чутливості на локальному рівні. Це дозволяє виявити і відобразити відміни та особливості у сприйнятті ризиків та готовності до них на різних ділянках міської території зі специфічним поєднанням чутливості та відмінностями у структурі можливих загроз. Відповідно було обрано п'ять ділянок: Китаєво, Мишоловка, Одеська площа, Московська площа та Голосіївський парк імені М. Рильського.

Обрані ділянки відрізняються за наближенням до різних за видами та рівнем небезпеки об'єктів техносфери та різних джерел природної небезпеки. Так, Московська і Одеська площі належать до територій з найвищим ризиком прояву природно-техногенних загроз. Інші точки належать до відносно безпечних не лише у межах Голосіївського району, але і міста в цілому.

Загалом було опитано 200 респондентів. 65 % з них належать до вікової групи 30-65 років, 30 % – молодші 30 років, 5 % – мають вік понад 65 років. 63 % опитаних склали жінки. Близько 70 % респондентів мають вищу освіту. Майже 20 % із опитаних мають активну громадську позицію, є членами громадських організацій (з них 40 % – екологічного спрямування). 85 % опитаних добре інтегровані у міську громаду (більше 5 років проживають у Голосіївському районі, мають постійну зайнятість, приймають участь у місцевих виборах тощо), 5 % є слабко інтегрованими (нещодавно переїхали жити (тимчасово працювати) до Києва, не мають роботи понад півроку, є аполітичним, не беруть участь у загальних громадських заходах, не бачать можливості впливати на розвиток міста, змінювати власне життя на краще).

Загалом аналіз відповідей респондентів дозволяє стверджувати, що їх обізнаність про рівень та структуру загроз є поверхневою, а самі відповіді є занадто полярними. Серед природних небезпек респонденти з різних частин району найчастіше повторюваними вважають надзвичайні ситуації (НС), пов'язані з поширенням інфекційних захворювань (30 % усіх респондентів), перевагу над ними у частоті метеорологічним НС надають лише опитані з Мишоловки та Голосіївського парку. Відповіді свідчать про те, що особистий досвід респондентів має більший вплив на формування уявлень про небезпеки природно-техногенного характеру, ніж інформування населення державними структурами, які несуть відповідні зобов'язання. Респонденти демонстрували розуміння частоти НС природного походження, але структура пересічного бачення має викривлення відносно дійсної ситуації – перебільшується загроза пожеж у природних об'єктах, геологічних і гідрологічних загроз.

Респонденти з Мишоловки найнебезпечнішими з природних вважають гідрологічні НС (35 %), з району Голосіївського парку – метеорологічні (40 %), з Китаєва (60 %) та Одеської (30 %) площі – пожежі в екосистемах, з Московської площі (75 %) – інфекційні захворювання. Переважна більшість опитаних поблизу Голосіївського парку імені Максима Рильського (близько 70 %) найнебезпечнішими вважають вибухи та пожежі на об'єктах техносфери.

Від 90 % (Голосіївський парк імені Максима Рильського) до 50 % (Московська площа) опитаних вважають рівень небезпеки в місті низьким, а понад 50 % респондентів з Китаєва – високим. Недооцінка ризику є, найперше, елементом самозаспокоєння. Часто жертви та втрати здоров'я викликані не лише НС, а пов'язані із неготовністю людини до правильних дій в таких умовах. Загалом найбільша кількість опитаних визначила ризик НС як порівняно низький, на третину менше – обрали відповідь “підвищений ризик”.

Наступний блок питань стосувався обізнаності респондентів щодо потенційно небезпечних об'єктів, які розташовані у районі та несуть загрозу виникнення НС. 60 % респондентів переконані, що такі об'єкти у районі відсутні. Це корелює із уявленнями про низьку гостроту загроз НС і підтверджує слабку обізнаність мешканців району з загрозами і, відповідно, готовність до дій в умовах НС. Більше тих, хто стверджує, що знає у районі такі об'єкти, лише серед опитаних в Китаєві та на Московській площі. У інших точках кількість тих, хто засвідчує своє незнання, переважає у 2-4 рази над тими, хто стверджує, що знає небезпечні об'єкти у місці безпосереднього проживання. Таким чином, більшість респондентів усвідомлюють, що небезпечні об'єкти у районі є, але не цікавляться або мають ускладнення із пошуком відповідної інформації. 40 % відсотків респондентів, які стверджували, що знають небезпечні об'єкти, не змогли назвати жодного з них. Ті, що визначились із відомими їм об'єктами, найчастіше називали сміттєспалювальний завод “Енергія”. Згадують респонденти і інші віддалені у просторі, але часто згадувані у пресі (часто у спекулятивному сенсі) потенційно небезпечні об'єкти – дамба Київської ГЕС, Бортницька станція аерації тощо. Натомість незначна кількість респондентів називає актуальні для місця власного проживання об'єкти – сміттєзвалища, автозаправочні станції, транспортні магістралі тощо. На жаль, жоден із респондентів не назвав найближчі до місця їх проживання потенційно небезпечні об'єкти промислового виробництва – ВАТ “Київський завод будівельних конструкцій”, ВАТ “Київський маргариновий завод”, ВАТ “Асфальтобетонний завод АБ Столичний”, ВАТ “Київський завод комунального машинобудування”, СП “Супермаш”, ВАТ “Київський завод гумових та латексних виробів”, сміттєсортувальна станція ВАТ “Рециклінг центр” та ін.

Незнання гостроти загроз, наявності об'єктів підвищеної небезпеки, наслідків, які можуть мати НС, приводять до спрощеного розуміння ризиків та вразливості території. Лише близько 25 % опитаних вказують на неприпустимість примирення з ризиком. Ще

стільки ж готові прийняти ризик, якщо функціонування потенційно небезпечного об'єкту є економічно значимим, 50 % готові миритись із сусідством із небезпечним об'єктом, якщо він значимий у контексті зайнятості населення. Лише опитані з Китаєво надають перевагу ліквідації об'єкту, який несе загрозу, перед виправданням його існування.

Щодо підготовки населення до дій в умовах НС, то лише 10 % вважає її за недоцільну. У той же час 55 % відсотків опитаних нічого не знають про заходи, які спрямовані на попередження НС природно-техногенного походження та мінімізацію їх негативних наслідків. 27 % вказують на те, що такі заходи їм відомі. Втім, респондентів не задовольняє те, що вони стосуються обмеженого набору найбільш “проблемних” напрямів зниження вразливості території. Зрештою респондентам було запропоновано оцінити рівень власної готовності до дій в умовах прояву різноманітних природно-техногенних загроз. Респонденти з Московської площі, Мишоловки, Голосіївського парку імені Максима Рильського переважно оцінили свої знання на 3–4 бали з 6, з Одеської площі – на 2–3 бали, а Мишоловки – на 1–2 бали.

Таким чином, респонденти усвідомлюють, що знають недостатньо щодо власної безпеки і (що важливо) бажають знати більше. Офіційна інформація щодо цього мало доступна для громадян, має специфічну, не завжди зрозумілу та актуальну форму. Отже, сформувались умови підвищення здатності протидіяти ризикам на локальному рівні шляхом узгодження громадської діяльності та завдань управлінських структур, посилення ролі територіальної громади. До пріоритетних задач в контексті реалізації стратегії зниження ризиків міської території столиці можна віднести: залучення громади міста до участі в управлінні ризиками з метою формування відкритості та поінформованості щодо можливих загроз та основних ризиків, їх пом'якшення; формування відкритої геоінформаційної системи, що надаватиме жителям доступ до інформації про основні ризики, небезпеки, служби реагування та необхідні дії, а також слугуватиме інформаційною діалоговою платформою, що дозволить розглядати її як інструмент зі зниження ризиків виникнення НС та втрат, пов'язаних із їх проявом, для ділянок з особливо високою чутливістю.

Отже, стійкість території до загроз, з одного боку, визначається інтенсивністю властивих їй ризиків – частотою та гостротою надзвичайних ситуацій. З іншого боку, ключові параметри локалітету – площа, конфігурація, природні особливості, населення та розселен-

ня, економічний розвиток, соціальна стратифікація, релігійність, рівень освіти, культури населення суттєво впливають на посилення чи послаблення прояву можливих загроз, а відповідно – визначають чутливість міської території та її здатність реагувати на існуючі виклики. Саме це обумовлює значимість врахування ключових географічних чинників формування чутливості територій до ризиків, готовності запобігати надзвичайним ситуаціям, мінімізувати негативні наслідки їх прояву.

Аналіз соціальних, економічних, інфраструктурних індикаторів розвитку Києва та окремих міст Центральної Європи дозволив виявити загрози стійкості міського середовища до ризиків. Основним чинником підвищення чутливості Києва є недостатня адаптивність до внутрішніх трансформацій (зміни у структурі економіки міста, функціональному призначенні земельних ділянок) та зовнішніх викликів (міграційний притік населення, ускладнення економічної та політичної ситуації в країні, підвищення частоти та масштабів стихійних лих).

Міські території є дуже чутливими, як до природних, так і до техногенних загроз. Водночас рівень їхньої чутливості можна суттєво знизити шляхом підвищення рівня обізнаності про існуючі ризики та загрози, формування готовності до можливих небезпек.

Рівень ознайомлення з існуючими ризиками та конкретними об'єктами, з якими вони пов'язані в Голосіївському районі Києва, відображає досить низьку поінформованість мешканців, як про види ризиків, так і конкретні джерела небезпеки. Ця тенденція є загальною для України та потребує врахування при розробці принципово нового механізму управління ризиками надзвичайних ситуацій, що ґрунтуватиметься на ширшому залученні громади до управлінських функцій.

BARROWS, H. (1923): Geography as human ecology. *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 13: 1-14.

BIRKMANN, J. (ed.). (2006): *Measuring vulnerability to natural hazards: towards disaster resilient societies*. New York, United Nations University Press.

BLAIKIE, P., CANNON, T., DAVIS, I., WISNER, B. (1994): *At Risk: Natural Hazards, People's Vulnerability and Disasters*. London, Routledge.

CITIES AND URBAN Vulnerability in the context of Urban Environmental Management (2007): United Nations Environment Programme (Draft). Режим доступу: http://www.preventionweb.net/files/5453_092UNE.pdf

EUROSTAT REGIONAL YEARBOOK 2015 (2015): Luxembourg, Publications Office of the European Union, 312 p.

- GARBOLINO, E, LACHTAR, D., SACILEB, R, BERSANI, C. (2013): Vulnerability and resilience of the territory concerning risk of dangerous goods transportation (DGT): proposal of a spatial model. *Chemical Engineering Transactions*, Vol. 32: 91-96.
- GITZ, V., MEYBECK, A. (2012): Risks, vulnerabilities and resilience in a context of climate change. In: *Proceedings of a Joint FAO/OECD Workshop*, pp. 19-37.
- HYOGO FRAMEWORK for Action 2005-2015 (2005): ISDR International Strategy for Disaster Reduction International Strategy for Disaster Reduction Building the Resilience of Nations and Communities to Disasters. Kobe, Hyogo, 22 p. Режим доступу: <http://www.unisdr.org/2005/wcdr/intergover/official-doc/L-docs/Hyogo-framework-for-action-english.pdf>
- KATES, R., BURTON, I. (eds.) (1986): *Geography, Resources and Environment*, Vol 1: Selected Writings of Gilbert F. White. Chicago, Chicago University Press.
- MOSER, C., NORTON, A., STEIN, A., GEORGIEVA, S. (2010): *Pro-poor adaption to climate change in urban centres: case studies of vulnerability and resilience in Kenya and Nicaragua*. Report No. 54947-GLB. Washington, World Bank.
- MUSTAFA, D., AHMED, S., SAROCH, E., BELL, H. *Pinning down vulnerability from narratives to numbers*. Oxford, Blackwell Publishing.
- PELLING, M. (2003): *The Vulnerability of Cities: Natural Disaster and Social Resilience*. London, Earthscan.
- SWART, R., FONS, J., GEERTSEMA, W., PELTONEN, L. (2012): *Urban Vulnerability Indicators*. A joint report of ETC-CCA and ETC-SIA, ETC CCA, 178 p.
- TINGSANCHALI, T. (2012): Urban flood disaster management. *Procedia Engineering*, Vol. 32: 25-37.
- WEETS, G. (2011): *Assessing vulnerability of urban systems, populations and goods in relation to natural and man-made disasters in Africa*. CLUVA Report. Seventh Framework Programme Theme, 19 p. Режим доступу: http://www.cluva.eu/deliverables/CLUVA_D5.8.pdf
- WHITE, G. (1974): *Natural Hazards. Local, national, global*. Oxford University Press.
- WISNER, B., BLAIKIE, P., CANNON, T., DAVIS, I. (2004): *At risk: natural hazards, people's vulnerability and disasters*. London, Routledge.

Внутрішня мозаїка міст

**Таблиця 13.1. Індикатори чутливості міських територій
постсоціалістичних країн у 2014 році**

Індикатор	Київ	Софія	Прага	Таллінн	Рига	Вільнюс	Будапешт	Варшава
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Чисельність населення, тис. осіб	2878,3	1221,3	1259,1	406,1	643,6	537,2	1735,7	1724,4
Площа, км ²	836	1348,9	496,2	158,3	304	401	525,2	517,2
Соціальний вимір чутливості								
Співвідношення часток вікових груп населення 0-19 р. та більше 65 р. до 20-64 р., %	50,0	50,0	56,9	55,9	58,1	54,7	56,8	55,8
Співвідношення часток вікових груп населення більше 65 р. до 20-64 р., %	20,1	24,2	28,6	34,6	30,5	23,7	29,9	28,5
Представлення жінок у міськраді, %	17,5	18,0	26,0	34,2	21,7	23,5	–	46,7
Частка домогосподарств, що складаються з 1 особи, %	21,9	25,6	38,5	34,0	36,3	33,7	41,4	37,1
Економічний вимір чутливості								
ВРП/ос., тис. євро*	8,12	12,71	30,10	22,80	19,13	18,10	22,17	30,41
Рівень безробіття, %	6,7	8,1	6,8	10,4	13,9	10,5	10,4	4,2
Кількість зареєстрованих автомобілів на 1 тис. осіб, од.	226,8**	645,1	533,2	225,8	233,2	459,2	325,9	559,6
Стан міського середовища								
Частка будинків, що підключені до водогону, %	97,2	–	100,0	99,9	99,7	–	99,8	99,6

Продовження табл. 13.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Частка будинків, що підключені до каналізації, %	80,7	–	98,9	98,8	99,4	93,0	95,7	99,2
Кількість лікарняних ліжок на 1 тис. осіб, од.	10,5	7,5	7,2	–	7,16	9,4	10,4	7,1
Площа зелених насаджень, %	61,0	34,1	21,4	30,8	28,0	44,0	15,7	17,0

Джерела: Eurostat (режим доступу: <http://ec.europa.eu/eurostat/cache/RSI/#?vis=city.statistics&lang=en>); Угорський центральний статистичний офіс (режим доступу: http://www.ksh.hu/regional_statistics); Офіційний портал статистики Литви: Індикатори регіонального розвитку (режим доступу: <http://osp.stat.gov.lt/en/teritoriju-vystymosi-rodikliai>); Головне управління статистики у місті Києві (режим доступу: <http://www.kiev.ukrstat.gov.ua/p.php3?c=445&lang=1>); Звітність “Зелене господарство за 2014 рік”, Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства: (режим доступу: http://old.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/4226/zel_ukr1.pdf); Sofia in figures 2015, pp. 20, 26, 134; Statistical Yearbook of the Capital City of Prague 2015, Czech Statistical Office, pp. 42, 117, 138; Statistical yearbook of Tallinn 2015, TEA Kirjastus, pp. 44, 63, 125; Statistical Yearbook of Latvia 2015, Riga, Central Statistical Bureau of Latvia, pp. 45, 159; Рига в цифрах 2015, Департамент городского развития Рижской думы, с. 16; Statistical Yearbook of Warsaw 2015, Statistical Office in Warsaw, pp. 105, 212, 253,370; Статистичний збірник “Розподіл постійного населення за статтю і віком на 1 січня 2015 року”, Київ, Консультант, с. 255-256; Статистичний бюлетень “Основні показники діяльності вищих навчальних закладів України на початок 2015/2016 навчального року”, Київ, Державна служба статистики України, с. 22; Статистичний збірник “Регіони України у 2014 році”, Київ, Державна служба статистики України, частина 1, с. 218; Головне управління статистики у місті Києві: житловий фонд (режим доступу: <http://www.kiev.ukrstat.gov.ua/p.php3?c=445&lang=1>)

* Величину ВРП перераховано за статистичними даними Європейського Центробанку (режим доступу: <https://www.ecb.europa.eu/stats/exchange/eurofxref/html/eurofxref-graph-huf.en.html>) та Національного банку України (режим доступу: <http://www.bank.gov.ua/control/uk/curmetal/detail/currency?period=daily>)

** Дані по місту Києву наведені за 2011 рік за: Статистичний збірник “Транспорт і зв’язок України 2011 рік”, Київ, Державна служба статистики України, с. 144.

Частина 3. Приміська зона: від експансії проблем до експансії розвитку

14. Вступ: приміські простори, що змінюються та виникають

Костянтин Мезенцев

Протягом останніх десятиліть у постсоціалістичних країнах відбуваються процеси, що змінюють характер взаємодії великих міст (метрополісів, метрополітенських центрів) та сфери їх впливу (приміської зони, хінтерланду, метрополітенського регіону). Розвиток приміської зони в Україні, як і в інших постсоціалістичних країнах, не відповідає класичним моделям – так званому західному типу (Western-type) субурбанізації, коли до приміської зони переселяються мешканці міста з вищими доходами з метою пошуку екологічно та соціально безпечнішого середовища, та протилежному типу (reversed Western-type), коли до приміської зони переїжджає переважно населення із низькими доходами з метою реалізації стратегії виживання. Тобто спрощеної моделі “західної субурбанізації” недостатньо, щоб зрозуміти посткомуністичні зміни житлової субурбанізації (Leetmaa et al. 2009: 437). Не можна вести мову і про класичні індикатори субурбанізації, що передбачають вищі темпи приросту населення в приміській зоні порівняно з великим містом.

Зазвичай головний акцент у вивченні процесів розвитку приміської зони робиться на аналізі таких аспектів, як:

– міграції, переміщення населення (migration / relocation / redistribution), їх походження та напрямки, співвідношення концентрації та деконцентрації населення і господарської діяльності у приміській зоні;

– приріст населення, міграційний приріст, зростання обсягів житлового фонду у приміській зоні (population growth / migration growth / housing growth);

– зміна структури населення приміської зони (за рівнем доходів, освітою, віком).

Субурбанізація – це лише один із сукупності процесів розвитку приміської зони (suburban development) та метрополітенського регіону в цілому: один з процесів, що змінюють пери-урбію, зумовлюють зростання населення у приміській зоні (Ford 1999), лише один тип постсоціалістичного розвитку пери-урбії (Hirt 2007), один з семи процесів розвитку субурбії (Ouředníček 2007). Т. Таммару зауважував, що якщо субурбанізація стосується відносно швидшого зростання приміської зони порівняно з центральним містом у міській агломерації, то розвиток субурбії (suburban growth) – це зміна населення приміської зони (Tammaru 2001: 1342).

Т. Фішер (Форд) виділила чотири процеси розвитку приміської зони залежно від місць походження мігрантів, їхнього зв'язку з метрополітенським регіоном, мотивації, якості умов проживання, доступності: субурбанізація (міграції населення з метрополітенського центру до найближчої субурбії; контр-урбанізація (міграції населення з метрополітенського центру до віддаленої субурбії); “втримання населення” (population retention, в межах субурбії); центробіжна міграція (з субурбії до метрополітенського центру) (Ford, 1999, Fisher 2003).

С. Хірт веде мову про типові сценарії постсоціалістичного розвитку пери-урбії залежно від соціального профілю, місць походження та роботи мігрантів, мотивації ключових акторів: субурбанізація західного типу (переміщення заможних домогосподарств з метрополітенського центру до сільської місцевості); міська руралізація, або деурбанізація (переміщення бідного населення з метрополітенського центру до пери-урбії); сільська урбанізація (переміщення бідного населення з сільського хінтерланду до метрополітенського центру) (Hirt 2007).

М. Уреднічек розглядає розвиток приміської зони (зростання чи занепад) як такий, що може включати як відцентрові, так і доцентрові процеси. В рамках концепції диференціального розвитку приміської зони він виділив сім процесів залежно від мотивації, зв'язку з центральним містом, якості житла, впливу попереднього і нового місць проживання: чотири процеси міграції з метрополітенського центру до приміської зони – у новозбудоване житло (субурбанізація), у старе житло, до будинків для догляду за особами старшого віку, до “другого дому” (“сезонна субурбанізація”); міграції з метрополітенського центру до віддалених місць (деурбанізація); в межах приміської зони (тангенціальна міграція); з інших частин країни та з-за кордону (міграція на великі відстані) (Ouředníček 2007).

Внаслідок переселення міських жителів за межі приміської зони (в сільські або невеликі міські поселення з різним ступенем залежності від метрополітенського центру) розвиваються процеси *ексурбанізації* та *контрурбанізації*. Ексурбія – це у переважній більшості “спальні” поселення за межами субурбії, що не мають достатньої кількості робочих місць, закладів сфери послуг, слабко зв’язані з містом регулярним рухом громадського транспорту. Їх мешканці працюють в головному місті або субурбії на значній відстані від місця проживання, користуються закладами сфери послуг міських окраїн, передмість, або здійснюють замовлення через Інтернет. Контрурбанізація – це також процес переселення міських жителів за межі субурбії до невеликих міст та сільських поселень, проте з істотно меншою залежністю від метрополітенського центру. Важливі її ознаки – зростання чисельності населення віддалених від головного міста поселень (передусім за рахунок мігрантів з головного міста), зменшення залежності від нього (за рахунок наявності власних робочих місць).

Традиційне розуміння взаємодії “місто – сільська місцевість” як дихотомії змінюється його розумінням як континууму. Із вибірковою трансформацією, “дозріванням” приміської зони, що передбачає поєднання міського і сільського способу життя, перетворення окремих поселень на міста за функціями, а не за формою, пов’язана *пост-субурбанізація*. Переважно монофункціональна субурбія на деяких ділянках трансформується у відносно незалежну від метрополіса пост-субурбію із власними диверсифікованим житловим сектором, робочими місцями, закладами відпочинку та розваг. На відміну від субурбії, пост-субурбаністичні поселення меншою мірою залежні від головного міста, їх населення працює переважно в своєму поселенні, тут же отримує культурно-побутові та інші послуги. Пост-субурбія – це нові елементи в системі “місто – сільська місцевість”, які характеризуються привабливими житловими кварталами, новою інфраструктурою в сфері торгівлі і послуг, привабливими можливостями зайнятості переважно у третинному секторі (торгівля, послуги, офіси, логістика, дозвілля, розваги) та промисловості (індустріальні та бізнес-парки), новим стилем життя (який не може бути описаний “старими” категоріями міського та сільського), високим ступенем особистої мобільності та просторово-економічної динаміки (*Borsdorf 2004*). Контр-урбанізація та пост-субурбанізація – процеси селективні; одні поселення приваблюють населення, інвестиції, робочої місця, інші, навіть сусідні – ні (*Мезенцев, Клейко 2013*).

З пост-субурбанізацією тісно пов'язані процеси виникнення “окраїнних міст” (“edge cities”) (*Garreau 1991*), “міжміст” (“Zwischenstadt”, “in-between cities”) (*Sieverts 2003*). Окраїнні міста – це значні центри концентрації комерційної діяльності, торгівлі та розваг за межами традиційної міської території, що донедавна були житловими передмістям або напівсільськими громадами, які зазвичай виникають вздовж кільцевих доріг, поблизу аеропортів, навколо офісних парків, молів тощо. Зазвичай західні теорії пост-субурбанізації та окраїнних міст в якості кейсів розглядають західні міста та міські регіони. Тому в цьому відношенні цікавим є дослідження міста-супутника Москви Хімки, що в останній час активно розвивається за рахунок роздрібною торгівлі та офісів, реалізації нових житлових проектів, перетворюючись на окраїнне місто (*Golubchikov et al. 2010*). Навколо Києва потенційно окраїнним містом можуть стати Бровари (*Манишліна 2015*).

У більшості посткомуністичних країн можна спостерігати таку послідовність еволюційного процесу субурбанізації: 1) субурбанізація до-міського соціалістичного періоду, викликана дефіцитом житла у місті; 2) помірна (“скромна”) субурбанізація пост-міського соціалістичного періоду, пов'язана із притягальною силою сільськогосподарських підприємств, розташованих поблизу великих міст; 3) короткий період відсутності або незначної субурбанізації; 4) формування у приміській зоні невеликих кластерів розкішного житла для нової еліти; 5) інтенсивна (“масова”) субурбанізація, зумовлена виникненням значного середнього класу та наявністю кредитів з низьким відсотком (*Borén, Gentile 2007: 103*). Проте не всі країни пройшли п'яту стадію внаслідок різних причин (як через повільність проведення правових та економічних реформ, так і внаслідок інших причин) (*Borén, Gentile 2007: 104*). Навколо великих міст України п'ята стадія тільки починає набирати обертів.

Важливим аспектом розвитку приміської зони, що часто залишається поза увагою, є зміна або поява нових субурбаністичних (приміських) просторів, насамперед пов'язана із *житловою субурбанізацією*. Так, будівництво нового житла є найбільш видимою з усіх просторових змін, що вплинули на постсоціалістичні приміські ландшафти (*Leetmaa et al. 2012*). Найбільші міста вже сильно трансформували сільську місцевість у передмістях, причому не завжди в гірший бік; вона стала іншою: містяни і сільські мешканці, міське і сільське середовище пристосувалися одне до одного, хоча і знаходяться в стані постійних суперечностей (*Нефедова 2011*).

Як узагальнення, можна виділити такі *типи приміських просторів* – сільські поселення, охоплені субурбанізацією (suburban-absorbed rural settlements), нові котеджні містечка (new “cottage” villages), перетворені на постійні дачні поселення (residentialized summer houses settlements), зростаючі міста-супутники радянських часів (amplified Soviet era satellite towns) та райони внутрішньої субурбанізації (internally suburbanized cities’ neighborhoods). Для їх характеристики визначено чотири ключових аспекти: оточуючий простір (сільський, міський, відкритий), характер змін (нова забудова, оновлення-модернізація, знесення та будівництво нового житла, “втиснення” окремих будинків у старі мікрорайони), тип житла (низькоповерхова індивідуальна забудова, таунхауси, багатоповерхова забудова) та спосіб життя (приміський, сільський, міський, змішаний) (табл. 14.1).

В цілому на пострадянському просторі розвиток приміської зони характеризується різним ступенем взаємонакладання житлових, виробничих, обслуговуючих функцій. Внаслідок селективної поліфункціональності приміська зона стає неоднорідною, фрагментарною, поліцентричною, характеризується нерівномірністю розвитку, суспільно-просторовою поляризацією. При цьому своє значення зберігають й специфічні для пострадянських країн процеси масової субурбанізації та деурбанізації, що мають сезонний характер завдяки феномену дач, замському житлу містян (Nefedova, Savchuk 2014). Найістотнішим просторовим виразом трансформації приміської зони є зміна (або поява нових) субурбаністичних просторів, пов’язана із житловою субурбанізацією. Вплив великого міста та просторовий вимір приміської зони залежать від його субурбанізаційного потенціалу, конфігурації транспортної мережі та низки інших факторів. Тому важливим завданням є ідентифікація меж приміської зони, які можуть бути формальними (офіційно визначеними), реальними та ментальними.

Україна субурбанізується нерівномірно. Процеси трансформації приміської зони суттєво відрізняються навколо великих міст країни, а різні частини приміських зон також змінюються по-різному. При цьому процеси житлової та комерційної субурбанізації зумовлюють нові соціальні виклики, зокрема розмивання територіальної ідентичності окремих поселень приміської зони внаслідок значного напливу нових мешканців; зміни щоденних життєвих практик, зумовлених поширенням у певних поселеннях приміської зони закладів мережевих структур сфери послуг, що знімають необхідність виїзду до великого міста з метою отримання послуг і, як

наслідок, виникає дилема між доступністю послуг та “втраченою мобільністю”.

Таблиця 14.1. Типи приміських просторів

	Сільські поселення, охоплені субурбанізацією	Нові котеджні містечка	Перетворені на постійні дачні поселення	Зростаючі міста-супутники радянських часів	Райони внутрішньої субурбанізації
Оточуючий простір	сільський	сільський / відкритий	сільський / відкритий	міський	міський
Характер змін	нова забудова / оновлення-модернізація / знесення та будівництво нового житла	нова забудова	оновлення-модернізація / знесення та будівництво нового житла	нова забудова / “втиснення” окремих будинків у старі мікрорайони	нова забудова / оновлення-модернізація / знесення та будівництво нового житла
Тип житла	низькоповерхова індивідуальна забудова / багатоповерхова забудова	низькоповерхова індивідуальна забудова, таунхауси	низькоповерхова індивідуальна забудова	багатоповерхова забудова	низькоповерхова індивідуальна забудова
Спосіб життя	приміський / сільський	приміський / “другий дім”	приміський / “другий дім”	приміський / міський	міський

Зважаючи на вищезазначене, у цій частині монографії окремі дослідження присвячено аналізу тенденцій та регіональних відмінностей у розвитку житлової субурбанізації в Україні, зокрема поширення нових елементів приміського розселення – котеджних містечок, “багатоповерхової” субурбанізації, оцінці відповідності потенціалу та прояву житлової субурбанізації метрополітенських центрів України (К. Мезенцев та Н. Мезенцева), поширенню мережових структур сфери послуг у приміській зоні Києва (К. Мезенцев та Т. Маншиліна), визначенню формальних, реальних та ментальних меж приміської зони Івано-Франківська, аналізу її внутрішньої нерівномірно розвиненої та фрагментованої структури (Р. Сливка та

І. Закутинська), аналізу процесів сезонної, “трансрічкової” субурбанізації в межах Херсонської міської агломерації (Д. Мальчикова та І. Пилипенко).

- МАНШИЛІНА Т.І. (2015) *Суспільно-географічне дослідження розвитку міст-супутників та приміської зони Києва*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 20 с.
- МЕЗЕНЦЕВ, К., КЛЮЙКО, Т. (2013): Взаимодействие “город – сельская местность”: от урбанизации к пост-субурбанизации. В: Социально-экономическая география в XXI веке. – Москва-Ростов-на-Дону, сс. 168-174.
- НЕФЕДОВА, Т. Г. (2011): Российские дачи как социальный феномен. *SPERO. Социальная политика: экспертиза, рекомендации, обзоры*, № 15: 161–172.
- BORÉN, T., GENTILE, M. (2007): Metropolitan Processes in Post-Communist States: an Introduction. *Geografiska Annaler*, Vol. 89 B (2): 95-110.
- BORSODORF A. (2004): On the way to post-suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. In: *Borsdorf, A., Zembri, P. (eds) European cities: insights on outskirts. Structures*. COST Office, pp. 7-30.
- NEFEDOVA, T. G., SAVCHUK, I. G. (2014): Second Exurban Residences of Citizens in Russia and Ukraine: Evolution of Dachas and Trends of Their Post-Soviet Changes. *Regional Research of Russia*, Vol. 4(3): 165-173.
- FISHER, T. (2003): Differentiation of growth processes in the peri-urban region: an Australian case study. *Urban Studies*, Vol. 40(3): 551-565.
- FORD, T. (1999): Understanding population growth in the peri-urban region. *International Journal of Population Geography*, Vol. 5(4): 297-311.
- GARREAU, J. (1991) *Edge City: Life on the New Frontier*. New York, Doubleday, 549 p.
- GOLUBCHIKOV, O., PHELPS, N. A., MAKHROVA, A. (2010): Post-socialist post-Suburbia: growth machine and the emergence of “edge city” in the metropolitan context of Moscow. *Geography, Environment, Sustainability*, Vol. 3(1): 44-54.
- HIRT, S. (2007): Suburbanizing Sofia: Characteristics of Post-Socialist Peri-Urban Change. *Urban Geography*, Vol. 28 (8), pp. 755–780.
- LEETMAA, K., BRADE, I., ANNISTE, K., NUGA, M. (2012): Socialist summer-home settlements in post-socialist suburbanization. *Urban Studies*, № 49 (1): 3–21.
- LEETMAA, K., TAMMARU, T., ANNISTE, K. (2009): From Priority-Led to Market-Led Suburbanisation in a Post-Communist Metropolis. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 100(4): 436-453.
- OUŘEDNÍČEK, M., 2007: Differential suburban development in the Prague urban region. *Geografiska Annaler*, Vol. 89 B (2): 111-126.
- SIEVERTS, T. (2003): *Cities without cities: an interpretation of the Zwischenstadt*. Routledge, 2007. 208 p.
- TAMMARU, T. (2001): Suburban growth and suburbanization under central planning: the case of Soviet Estonia. *Urban Studies*, Vol. 38(8): 1341-1357.

15. Житлова субурбанізація в Україні: тренди та відмінності

Костянтин Мезенцев, Наталія Мезенцева

Житлова субурбанізація в Україні за останні два десятиліття вплинула на трансформацію приміських систем розселення: виникли нові елементи розселення – котеджні містечка; поступово перетворюються на постійні колишні дачні поселення; значно зросли обсяги нового будівництва багатоповерхових житлових комплексів у містах-супутниках. При цьому процес житлової субурбанізації характеризується: нерівномірністю, селективністю на різних ієрархічних рівнях як в межах України, так і у межах приміських зон метрополітенських центрів; недостатнім рівнем державного регулювання та планування як щодо розміщення нових елементів розселення, окремих житлових комплексів, так і щодо законності їх будівництва; розмиванням територіальної ідентичності поселень з найвищою концентрацією нових житлових функцій.

Ключові слова: житлова субурбанізація, приміська зона, функції, котеджні містечка, Україна

Характер житлової субурбанізації в постсоціалістичний період відрізняється в різних країнах і регіонах, що обумовлено перш за все взаємонакладанням соціалістичної спадщини, впливу глобалізації та індивідуальних особливостей розвитку (*Brade et al. 2010*). Т. Борен та М. Джентіле зазначають, що хоча процес житлової субурбанізації є загальним для всіх розвинених постсоціалістичних країн, універсальність її конкретних форм може бути поставлена під сумнів, особливо стосовно соціального складу тих сегментів населення, що залучені до цього процесу, та способів її реалізації (*Borén, Gentile 2007*). В цьому контексті є три основні можливості: 1) житлова субурбанізація у посткомуністичний період може мати еволюційний характер, внаслідок чого кінцевий результат може бути однаковим в усіх країнах; 2) альтернативно, це може бути розвиток унікальних особливостей, які відображають регіональну культуру, політичну, економічну, інституційну обстановку; 3) еволюційний характер субурбанізації може поєднуватися з місцевими особливостями, виробляючи певною мірою подібні результати (*Borén, Gentile 2007: 102*). Саме третя альтернатива видається найбільш правдоподібною, оскільки вона охоплює як схожість, такі і

відмінності у розвитку житлової субурбанізації (Borén, Gentile 2007: 104).

Процеси житлової субурбанізації міст на постсоціалістичному просторі

У радянський період сформувалася доволі чітка система поділу населення на міське і сільське. Ця система була покладена в основу державної житлової політики та законодавства щодо забезпечення населення житлом. Мешканці міст не мали можливості отримати ділянку для будівництва житлового будинку у сільській місцевості. Як форма тимчасового житла (на вихідних та у літній період) ще з 1950-60-х років значних масштабів набули так звані дачні поселення (садово-городні кооперативи) на окраїнах та поблизу великих міст. У більшості випадків вони мали стандартну планувальну структуру, спільну, але доволі обмежену інфраструктуру, і прості (подекуди “примітивні”) архітектурні рішення. Лише частина дачних поселень мали вищий рівень архітектурно-планувального та інфраструктурного забезпечення (наприклад, дачні поселення письменників чи урядові дачні селища). Дача не була заміною тісної міської квартири, а була її продовженням (Brade, Савчук 2012).

У пострадянський період житлові функції приміської зони значно трансформувалися, виникли нові форми розселення. За останні 20 років феномен житлової субурбанізації сформував нові паттерни розселення, міські ландшафти у метрополітенських регіонах Центральної та Східної Європи (Brade et al. 2010; Leetmaa et al. 2012), суттєво вплинув на зміну фізичної морфології, функціональної моделі землекористування та соціально-просторову структуру посткомуністичних міст та їх метрополітенських регіонів (Šykora, Ouředníček 2007), істотно вплинув на зміни соціального простору міських регіонів (Brade, Савчук 2012). З утвердженням приватної власності на землю та поступовим зростанням доходів населення виникла потреба у новому житловому будівництві. Розпочалася нова хвиля житлової субурбанізації навколо великих міст України. Частина міських жителів почала будувати приватні житлові будинки за межами міст у поселеннях із зручною транспортною доступністю. Додатковими стимулами стали прагнення жити в екологічно чистіших умовах та соціальний статус. При цьому слід зауважити, що житлова субурбанізація в пострадянських країнах – соціально поляризований процес: населення з високим і низьким соціальним статусом більш схильне до переселення в субурбію, ніж із середнім (Krisjane, Berzins 2012). Як зазначають Т. Борен та М. Джентіле,

наприклад, в Москві та Києві “вертикальне будівництво” житла, навіть у периферійних районах міст, має пріоритет над поширенням субурбанізації з низькою щільністю забудови. Це не означає, що остання взагалі не розвивається, а скоріше те, що вона продовжує залишатися сферою “економічної еліти”, а отже, і більш “скромною” з точки зору територіальних масштабів (*Borén, Gentile 2007*).

Важливою спільною рисою житлової субурбанізації у постсоціалістичних країнах є слабкість планувальних заходів, нерегульоване, неконтрольоване зростання приміських поселень. Як результат слабкості суспільних інституцій та законодавчої невизначеності незаконне розміщення житла у приміській зоні стало звичним явищем (*Brade et al. 2010*). Оскільки дачні поселення менш помітні в приміському ландшафті, ніж нові поселення, побудовані на колишніх сільськогосподарських землях, роль планування у розвитку цих територій значною мірою була взагалі проігнорована (*Leetmaa et al. 2012*). Планувальні підходи у пост-літній субурбії (“post-sumturbia”) швидше еkleктичні. З одного боку мешканці усвідомили, що мають покладатися на власні ресурси і задоволені бути незалежними та вільними від регулювання, з іншого боку, місцеві планувальники не втручаються в діяльність мешканців і реагують в кращому випадку лише на їх запити (*Nuga et al. 2015*). Подібна ситуація і щодо регулювання будівництва та функціонування котеджних містечок. Хоча ряд дослідників відмічає, що після 2000 року ситуація змінилася суттєво, паттерн “постсоціалістичної субурбанізації” 1990-х років модифікувався, оскільки з’явилися нові актори, змінилися економічні та політичні умови міського розвитку, змінилися масштаби житлової субурбанізації (*Brade et al. 2010*).

Не дивлячись на певні відмінності спільною рисою “постсоціалістичної субурбанізації” є соціальний мікс та *співіснування різних типів приміських просторів* (*Brade et al. 2010*). Так, в межах приміської зони відбуваються процеси трансформації існуючих населених пунктів за рахунок нового будівництва чи модернізації окремих житлових будинків чи цілих вулиць в сільських поселеннях (у межах старої сільської забудови, в основному спланованої ще в 1960-70-х роках), будівництво нових багатоквартирних будинків у містах-супутниках. Водночас значного поширення отримало будівництво нових котеджних містечок на колишніх сільськогосподарських землях, зелених зонах чи не використовуваних ділянках. До цього додається поступове перетворення колишніх дачних поселень та садово-городніх кооперативів на постійне житло. При цьому чітко простежується градієнт інтенсивності житлової субурбанізації. Як

зазначає Т. Нефьодова, чим ближче до столиці або іншого великого міста, тим більше сільські будинки та села втрачають свій первозданий вигляд через вкраплення або навіть цілі квартали чужорідних будинків і чужорідного життя (Нефедова 2011). Дачні поселення, що знаходяться ближче до столиці, більш ймовірно перетворюються на ареали постійного проживання (Leetmaa et al. 2012).

Специфічним феноменом пострадянських (постсоціалістичних) країн зазвичай вважають наявність розвиненої мережі дачних поселень, що нині частково перетворюються на постійно житло. Сезонна субурбанізація поступово трансформується у субурбанізацію “західного типу”, “літня субурбанізація” (“summurbanisation”) переходить у “пост-літню” (“post-summurbanisation”) (Махрова 2008, Nuga et al. 2015). К. Леетмаа та ін. зазначають, що колишні дачні поселення в постсоціалістичних країнах є “прихованим компонентом” сучасної житлової субурбанізації (Leetmaa et al. 2012). В Україні цей процес набув додаткового значення після прийняття Закону “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо переведення садових і дачних будинків у жилі будинки та реєстрації у них місця проживання”, який відкрив можливість перетворення колишніх дач на постійне житло (Про внесення... 2014).

Проте більш впливовим щодо трансформації приміського простору є процес будівництва нових котеджних містечок. Вони стають “новими елементами розселення”, внесли суттєві зміни в існуючу мережу поселень (Махрова 2008). А. Махрова на прикладі Московської області відмічає, що котеджні містечка значно перевищують за кількістю селища міського типу. Хоча вони і поступаються останнім за чисельністю населення, але відрізняються більш високим рівнем та якістю життя. Іще суттєвіше котеджні поселення відрізняються від сіл, що зберігають традиційну забудову, низький рівень благоустрою та якості життя (Махрова 2008). Перші котеджні містечка в Україні виникли в середині 1990-х років на основі колишніх дачних селищ, що зазнали суттєвої реконструкції в архітектурно-планувальному та інфраструктурному сенсі. У подальшому все більшого поширення отримало будівництво нових котеджних містечок в межах найближчої приміської зони. Такі процеси отримали найбільший розвиток навколо Києва.

Водночас наявність районів приватної житлової забудови у межах великих міст стимулювало розвиток так званої внутрішньої субурбанізації – зміни старої приватної забудови в межах міської зони на нову, сучасну (подекуди – елітну) (Дружинін 2008). Як наслідок, навколо багатьох великих міст України нова хвиля субурба-

нізації виявилася доволі слабкою. Окрім того, великі міста, після деякої перерви у 1990-х роках, все ще залишаються привабливими за сільську місцевість, а передмістя все ще притягують сільське населення з периферії (Нефедова 2011).

Ще один процес – будівництво нових багатоквартирних житлових комплексів навколо великих міст (головним чином у традиційних містах-супутниках). Він зумовлений передусім зростанням попиту на дешевше житло та порівняно високою транспортною доступністю (подекуди вищою, ніж у межах міста).

Отже, можна вести мову про одночасне розгортання чотирьох процесів, пов'язаних з житловою субурбанізацією в метрополітенських регіонах України у пострадянський період:

- вибіркова трансформація і фрагментація сільських поселень в найближчій приміській зоні (suburban-absorbed rural settlements);

- будівництво нових котеджних містечок та перетворення садово-дачних кооперативів на постійне житло навколо метрополітенських центрів (new “cottage” villages and residentialized summer houses settlements);

- будівництво нових житлових комплексів у поселеннях-супутниках з високою транспортною доступністю (amplified Soviet-era satellite towns);

- “внутрішня субурбанізація” міст (“internally” suburbanized cities’ neighborhoods) (Мезенцев и др. 2014).

У даній роботі ми розглянемо два з цих процесів – будівництво нових котеджних містечок у приміській зоні та нових житлових комплексів у поселеннях-супутниках – з метою виявлення ключових факторів, тенденцій їх розвитку та регіональних відмін. Ще одне дослідницьке завдання – оцінити масштаби використання субурбанізаційного потенціалу метрополітенських центрів України та окремі наслідки житлової субурбанізації.

У дослідженні ми спиралися на дві групи даних. Перша – офіційні статистичні дані, доступні у відкритих джерелах Державної служби статистики України та головних управлінь статистики обласних державних адміністрацій. Друга група статистичних даних сформована на основі баз даних консалтингових компаній (в першу чергу РеалЕкспо і SV Development: <http://www.zagorodna.com/uk/kotedzhni-mistechka-ukrajni>; та http://www.svdevelopment.com/ua/base/pos_kiev_obl) та сайтів продажу нерухомості в мережі Інтернет. Часовий проміжок обрано до 2014 року, зважаючи на те, що військові дії на сході України суттєво спотворили показники, що відображають процеси житлової субурбанізації, особливо у східній

частині України. Аналіз здійснено у розрізі 11 міст – метрополітенських центрів з чисельністю населення понад 400 тис. мешканців.

Котеджні містечка в Україні: нова форма розселення?

Котеджне містечко – новий феномен у розвитку приміської зоони великих міст України, що має свої специфічні риси. У законодавчому плані статус котеджних містечок в Україні не визначений. Зазвичай вони або прив'язані до найближчих поселень або взагалі не мають поштового коду. Котеджні містечка відрізняються як від традиційних сільських населених пунктів, так і дачних поселень радянського періоду. Це малі поселення з повноцінними малоповерховими житловими комплексами, які включають декілька десятків (інколи понад сто) домоволодінь (тобто земельних ділянок та розташованих на них будинків, придатних для цілорічного проживання), збудовані у відповідності до єдиної архітектурно-планувальної концепції, згідно генерального плану забудови, з врахуванням вимог функціонального зонування території (зокрема, передбачають наявність житлової, громадської, рекреаційної та ін. зон). Котеджні містечка мають загальну адміністрацію (управлінську компанію, що вирішує організаційні питання), спільну транспортну, інженерну, соціально-побутову інфраструктуру та комунально-експлуатаційну службу, мають централізовану охорону, контрольну-пропускний пункт (тобто фактично виступають різновидом “gated community”). Тому серед їх ключових недоліків називають ізоляваність від навколишнього світу та відсутність умов для соціалізації і спілкування молоді (Махрова 2008).

Назва “котеджне містечко” не означає, що на їх території розміщено лише класичні котеджі (індивідуальні (одноквартирні) малоповерхові будинки із земельною ділянкою та господарськими спорудами). Вони можуть включати дуплекси (двоквартирні котеджі), лейнхауси (ряд розташованих впритул котеджів, що формують єдину велику будівлю, але можуть мати різні архітектурні стилі та окремі інженерні мережі) та таунхауси (комплекс котеджів, що мають спільні стіни, єдиний архітектурний стиль та спільні інженерні мережі).

На початковому етапі розвиток котеджних містечок може йти за двома напрямками: 1) шляхом будівництва в передмістях котеджних містечок з порівняно дешевими будинками, які приваблюють населення за рахунок нижчої вартості землі і порівняно високої транспортної доступності; 2) шляхом будівництва в передмістях котеджних містечок з елітними будинками, які приваблюють насе-

лення за рахунок підтвердження соціального статусу, комфорту, забезпечення захисту, ізоляваності від інших, екологічності. В Україні з другої половини 1990-х років цей процес розпочався за другим напрямом. І тільки навколо Києва і Харкова в другій половині 2000-х років почали з'являтися ознаки першого напрямку. Максимум будівництва котеджних містечок припадає на 2004-2008 роки. Надалі внаслідок фінансової кризи будівництво уповільнилося або було заморожено. Згодом процес відновився, але зі значно нижчими темпами будівництва.

Головними передумовами розвитку котеджних містечок у приміській зоні великих міст України були такі:

- формування ринку приміської нерухомості, зокрема виникнення спеціалізованих девелоперських компаній;
- виникнення платоспроможного попиту на проживання у котеджних містечках;
- можливості володіння земельними ділянками у передмістях у значних обсягах.

Подальший розвиток котеджних містечок визначається такими факторами (*Mezentsev et al. 2012; Mezentsev, Klyujko 2013; Мезенцев и др. 2014*).

Субурбанізаційний потенціал міста. Великі міста України мають різний потенціал для розвитку котеджних містечок в приміській зоні. Стримуючими факторами виступають, з одного боку, нижчий рівень соціально-економічного розвитку, а отже нижчі доходи населення, відсутність платоспроможного попиту, а з іншого – наявність значної приватної забудови в межах міст, що зумовлює поширення “внутрішньої субурбанізації”. Стимулюючими факторами є провідна економічна, політична, соціально-культурна роль міст в державі, сформованість метрополітенських регіонів, вплив глобальних процесів, міграція в “економічно сильні” міста, трансферт “західного” способу життя і уявлень про цінності, і, не в останню чергу, наявність робочих місць, а також нестача вільних земельних ділянок в межах міста для малоповерхової забудови. Тому, безперечно, найбільш розвиненою є мережа котеджних містечок навколо Києва.

Інвестиційна привабливість. Зростання доходів підприємців і населення стимулювало пошук нових сфер вкладення капіталу. Однією з таких ніш стали котеджні містечка, попит на купівлю будинків в яких в середині 2000-х років значно зріс.

Транспортна доступність. На початковому етапі розвитку котеджних містечок одним із пріоритетних чинників була наявність

зручних транспортних магістралей, близькість до великого міста. Із зростанням попиту на котеджні містечка, їх почали будувати все далі від міста, з нижчою доступністю до швидкісних магістралей.

Природне та соціальне середовище. Важливими факторами, що приваблюють потенційних жителів котеджних містечок, є екологічні та соціальні умови проживання, мальовничі ландшафти. Зазвичай мешканці котеджного містечка формують окремий територіальний соціум, який об'єднується спільністю інтересів, приналежності до одного соціального класу, бажанням відокремитися від різноманітного соціуму великого міста. В інформаційному полі України сформувався позитивний імідж котеджних містечок як комфортного, безпечного і екологічного житла. Імпорт “західних” способів життя і “агресивна” реклама створили громадську моду на володіння житлом в котеджних містечках.

Створення котеджних містечок значно диференціюється як за регіонами, так і в межах приміських зон метрополітенських центрів. Як зазначає А. Махрова, зростання кількості котеджних поселень відбувається при збереженні територіальної вибірковості у їх розміщенні (Махрова 2008). Внаслідок різного впливу і поєднання чинників навколо великих міст України сформувалися різні типи котеджних містечок: столичний, приморський, в приміській зоні індустріальних центрів та змішаний.

Столичний тип котеджних містечок. У приміській зоні Києва розміщено понад 200 котеджних містечок у межах 40-км доступності до міста. Розміщення котеджних містечок навколо Києва має ареальну форму і значною мірою залежить від двох факторів – наявності транспортних магістралей та природних рекреаційних ландшафтів (річок, озер та лісових масивів) (рис. 15.1, 15.2). Додатковим фактором виступає соціальне середовище. Водночас слід зазначити, що екологічні фактори не завжди виступають як обмежуючі. Так, ведеться будівництво котеджних містечок у напрямку Чорнобильської зони, поблизу полігонів твердих побутових та будівельних відходів, Трипільської ТЕС. Розбудова соціальної інфраструктури, у тому числі ресторанного господарства, спортивних комплексів, яхт-клубів є похідною від котеджного будівництва (Мезенцев, Мезенцева 2012).

Переважає більшість назв котеджних містечок навколо Києва підкреслюють привабливість природного довкілля (наприклад, “Лісове озеро”, “Лісова пісня”, “Лісова казка”, “Лісовий Едем”, “Сосновий край”, “Green City”, “Зелений Маєток”, “Парк Хаус”, “Озерний хуторок”, “Квітуче поле”, “Сунична поляна”, “Новий сад” то-

що), елітність (“Магнат”, “Царево”, “Королева Вікторія”, “Золоті Ворота”, “Grand Villas”, “Генеральський”, “Європейський”, “Альпійка”, “Швейцарське селище”, “Французьке містечко”, “Німецька Слобода”, “Канадське селище” тощо) або комфортність проживання та сімейні цінності (наприклад, “Комфорт”, “Затишний куточок”, “Гармонія”, “Щасливе”, “Місто щастя”, “Благодатне”, “Dreamspace”, “Family House”, “Садок Вишневий”, “Сонячне місто” тощо).

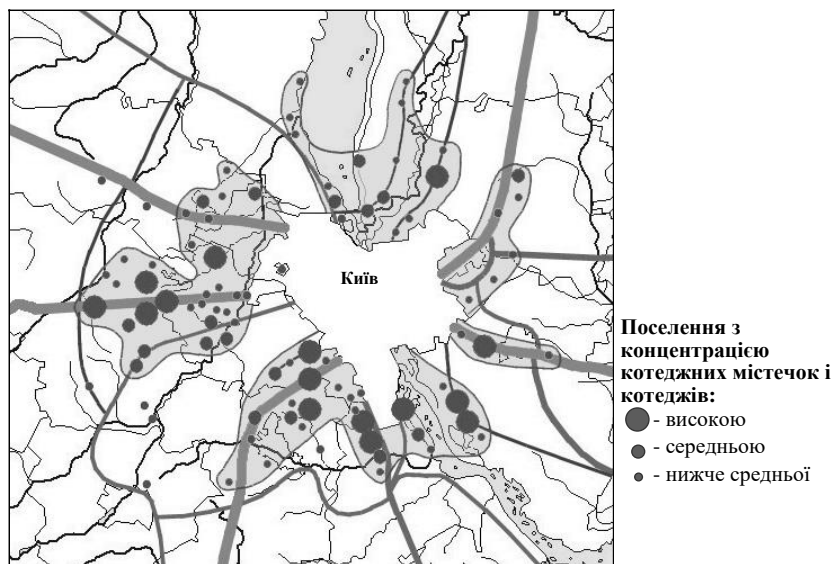


Рис. 15.1. Арعали поширення котеджного будівництва навколо Києва
(Мезенцев, Мезенцева 2012; Mezentssev et al. 2012)

Приморський тип котеджних містечок. Наприклад, у приміській зоні Одеси понад 10 котеджних містечок. Головними особливостями даного типу є переважно приморське розміщення, рекреаційна спрямованість (не для постійного проживання), орієнтація на людей з вищим соціальним статусом і доходами. Котеджні містечка розташовані двома ареалами вздовж морського узбережжя на північ (в межах до 10 км) та південь (до 90 км) від Одеси. Назви котеджних містечок позиціонують їх з комфортністю та морським відпочинком (наприклад, “Добре”, “Сосновий берег”, “Курортне”).



Рис. 15.2. Котеджне містечко “Альпійка” у с. Підгірці у приміській зоні Києва (фото К. Мезенцева, 2015)

Котеджні містечка у приміській зоні індустріальних центрів, пропозиція яких, як правило, є незначною (до десяти). Такі котеджні містечка орієнтовані на населення з високим рівнем доходів, віддалені від промислових зон, мають високу транспортну доступність. Навколо різних індустріальних центрів котеджна забудова має свої особливості. Так, наприклад, котеджні містечка у приміській зоні Дніпра розміщені переважно у сільських населених пунктах та двох смт у східному, північно-східному та північно-західному напрямках на відстані 10-30 км від міста. Факторами їх розміщення є наявність транспортних комунікацій та сприятливе природне (річки Самара, Оріль, невеликі озера, заповідні лісові масиви) та соціальне середовище. Усі котеджні містечка навколо Запоріжжя розміщені у смт на південному сході на відстані 15–30 км, навколо Миколаєва – у сільських поселеннях на відстані 15–25 км. Факторами їх розміщення є природно-рекреаційний потенціал території (зокрема, прибережних ландшафтів Каховського водосховища та річки Конки поблизу Запоріжжя, річок Південний Буг та Інгул поблизу Миколаєва), а також порівняно висока транспортна доступність. Головними ареалами розміщення котеджних містечок у передмісті Донецька до 2014 року були південний та південно-західний, де вони прив’язані до сільських населених пунктів і характеризуються відносною віддаленістю від промислових зон, орієнтацією на при-

родні ландшафти (лісопаркові зони, озера), високою транспортною доступністю, наявністю розвиненої торговельно-розважальної інфраструктури, відносно однорідним соціальним середовищем.

Привабливість природного середовища та екологічна чистота території відображені у назвах багатьох котеджних містечок навколо індустріальних центрів, наприклад, “Срібний бір”, “Дніпровська затока”, “Сосновий берег”, “Блакитне озеро”, “Перлина Бугу”. Елітарність котеджних містечок підкреслюють їхні слогани (наприклад, “Володіє не кожний...”) чи назви (наприклад, “Європа”, що має викликати асоціації з високими стандартами життя, благоустрою, заможністю).

Змішаний тип котеджних містечок (у приміській зоні Харкова та Львова) орієнтований на різні соціальні групи населення. У приміській зоні Харкова розміщено півтора десятки котеджних містечок, переважна більшість яких знаходиться кільцеподібно безпосередньо за міською смугою на відстані 5—10 км від Харкова. Факторами їх розміщення є висока транспортна (розташовані вздовж Харківської окружної дороги, автотрас на Москву, Полтаву, Белгород) та пішохідна доступність (що крім іншого дозволяє використовувати заклади сфери послуг міста), природне довкілля та можливості рекреації (розміщення на узбережжі Печенізького та Лозовеньківського водосховищ, поблизу лісосмуг, озер, бальнеологічної курортної місцевості). Значною для даного типу є частка котеджних містечок економ-класу, що мають мінімальну соціально-побутову інфраструктуру. Назви та слогани котеджних містечок акцентують головну увагу на природному довкіллі (“Сосновий берег”, “Березовий гай”, слоган “Тут шумлять лише дерева” тощо) та елітності (наприклад, “Європейський”, слоган “Життя «все включено»”). Особливим є котеджне містечко “Олешки”, що позиціонується як екомістечко.

У приміській зоні Львова розміщено понад 10 котеджних містечок із середньою відстанню до міста 15 км. Котеджні містечка розміщені як у сільських населених пунктах, так і смт. Факторами розміщення є сприятливе природне довкілля (чисте повітря, мальовничі ландшафти, лісові масиви, річки, озера), транспортна доступність (передусім вздовж міжнародних автомагістралей). Головними ареалами розміщення є західний, південно-західний та північно-східний. Специфікою є значна амплітуда цін на житло, тобто орієнтація на різні соціальні групи. Частина назв котеджних містечок підкреслюють елітність, пов’язану з минулим (“Княже”, “Гетьманське”), або привабливістю довкілля (“Золота гора”, “Сонячна поляна”).

Окремо варто наголосити на специфіці житлового будівництва навколо великих міст Західної України. Котеджні містечка тут не дуже поширені, але значне житлове будівництво здійснюється у межах приміських поселень, що забезпечується у тому числі за рахунок переказів трудових мігрантів з-за кордону. Частина такого житла є “мертвими” інвестиціями, оскільки самі мігранти проживають за кордоном і поки не планують повертатися, а їх діти прагнуть отримати освіту, жити і працювати у містах.

Багатопверхова субурбанізація

Зростання попиту на доступне житло у великих містах у поєднанні з обмеженістю територій для нового житлового будівництва зумовили розвиток нових житлових комплексів в поселеннях-супутниках метрополітенських центрів України. Введення в експлуатацію більшості нових житлових комплексів здійснюється з 2009 року. Згідно з чинним законодавством України, житловий комплекс визначається як єдиний комплекс нерухомого майна, що утворений земельною ділянкою в установлених межах, розміщеним на ній жилим багатоквартирним будинком або його частиною разом із спорудами та інженерними мережами, які утворюють цілісний майновий комплекс (*Про об'єднання ... 2002*).

Нові житлові комплекси мають, як правило, характер багатofункціональних, тобто передбачають поєднання житла і комерційної нерухомості. При цьому вони істотно різняться за кількістю квартир, будинків, житлової площі. Наприклад, житловим комплексом може вважатися один окремих будинок на 30 квартир та окремих мікрорайон, забудований понад 10 будинками на 2,5 тис. квартир. На відміну від житлових комплексів, що будуються в межах метрополітенських центрів, приміські не обмежені в території, а земельні ділянки, на яких вони будуються, мають нижчу вартість. Тому такі житлові комплекси зазвичай мають нижчу поверховість, меншу щільність забудови.

Визначальним *фактором* будівництва нових житлових комплексів є доступність метрополітенського центру. Додатковим фактором виступає привабливість природного середовища (але вона не є визначальною, оскільки орієнтація на транспортні магістралі, що з'єднують з містом, мають набагато більш істотний вплив) (*Мезенцев и др. 2014*).

Будівництво нових житлових комплексів набуло значного поширення навколо Києва. Так, у приміській зоні столиці в межах 35-км доступності розміщено понад 130 нових житлових комплексів (в

розрахунок бралися тільки житлові комплекси, що мають власні назви). Переважна більшість житлових комплексів розміщені на відстані до 20 км, а в територіальному відношенні – у північно-західному напрямку в традиційно курортно-рекреаційному районі (40% всіх житлових комплексів, зокрема у містах Ірпінь (понад 30), Буча), а також у містах-супутниках Вишневе, Бориспіль, Бровари та селі Софіївська Борщагівка (понад 10 в кожному). Житлові комплекси з кількістю квартир понад 1000 зосереджені лише у південно-західному та західному секторах, а понад 2500 – у селах Софіївська Борщагівка та Чайки (рис. 15.3).



Рис. 15.3. Новий житловий комплекс “Софія від Мартинова” у с. Софіївська Борщагівка у приміській зоні Києва (фото Н. Мезенцевої, 2017)

У поселеннях-супутниках інших метрополітенських центрів будівництво нових житлових комплексів розвинене слабо (найбільше – навколо Львова, Харкова).

Щодо назв і слоганів нових житлових комплексів, то переважна їх більшість наголошує на тих же перевагах, що і для котеджних містечок. Зокрема: привабливість природного середовища (“Зелений квартал”, “Лісова мелодія”, “Чисті сосни”, “Екомісто”, “Екофлетс”, слоган “Персональне укриття від міської суєти”); комфорт-

ність проживання, сімейні цінності (“Едем”, “Комфорт Хаус”, “Родинний”, “Лелека”, “Щасливий”, “Вишневий затишок”, слогани “Щастя і благополуччя для всієї родини”, “Місто для життя”); елітність (“Європейське місто”, “Французький квартал”, “Празький квартал”, “Rich town”, “Білий шоколад”); елітність, пов’язана з минулим (“Ольжин Град”, “Княжа гора”, “Ярославичі”, “Софія Київська”). Водночас частина житлових комплексів зорієнтована на молодь, менш заможне населення (“Молодіжний городок”, “Юність”, “Піонерський квартал”, “Щасливі метри”, “Соцтаун”).

Як використовується субурбанізаційний потенціал найбільших міст України

Оскільки інтенсивність житлової субурбанізації значною мірою визначається субурбанізаційним потенціалом метрополітенських центрів, доцільною є його оцінка та співставлення з результатами житлової субурбанізації.

Потенціал житлової субурбанізації навколо метрополітенських центрів визначається змінами чисельності населення, рівнем його доходів, наявністю робочих місць, міграційною та інвестиційною привабливістю території, рівнем розвитку сфери послуг, часткою низькоповерхової приватної забудови. Зважаючи на наявність доступних офіційних статистичних даних в якості індикаторів потенціалу житлової субурбанізації метрополітенських центрів обрано: приріст населення в метрополітенському центрі (P, %, 2014 до 2001), номінальну середньомісячну заробітну плату (Inc, US \$, 2012), рівень безробіття (J, %, середньорічний у 2010–12 роках), сальдо міграції до метрополітенського центру (M, ‰, сумарне значення за період 2009–12 років), інвестиції в основний капітал на душу населення (Inv, US \$, 2011), обсяги реалізованих послуг на душу населення (S, US \$, 2012), частку малоповерхової приватної забудови (DD, % від загальної площі міста).

Всі показники за містами з населенням понад 400 тис. мешканців були переведені у бальну форму від 0 до 5 (0 – максимальний потенціал, 5 – мінімальний) (*табл. 15.1*). Як видно з *таблиці 15.1*, мінімальний сумарний бал, а отже найбільший потенціал житлової субурбанізації, характерний для Києва. Порівняно вищим він є також в Одесі, Львові та Харкові. Мінімальний потенціал характерний для індустріальних центрів - Луганська, Маріуполя та Миколаєва.

Результати житлової субурбанізації проявляються через зміни чисельності сільського населення у приміській зоні, чисельності населення міст-супутників, міграції до приміської зони, щільність

сільського населення та обсяги нового житлового будівництва у приміській зоні. В якості індикаторів прояву житлової субурбанізації обрано: приріст населення у містах-супутниках та сільських поселеннях приміської зони (відповідно P_{ST} and P_{RS} , %, 2014 до 2001), сальдо міграції до приміської зони (M_{SZ} , %, сумарне значення за період 2009-2012 років), щільність сільського населення (RPD_{SZ} , осіб/км², на початок 2014 року), обсяги введення в експлуатацію в приміській зоні нового житла на душу населення (H_{SZ} , м², в середньому за період 2006-2012 років), кількість проектів будівництва котеджних містечок та нових житлових комплексів (відповідно CS_{SZ} та RC_{ST} , одиниць, у 2001-2014 роках). Аналогічно всі показники було переведено у відповідну бальну шкалу від 0 до 5 (табл. 15.2).

Отримані результати свідчать, що найбільшого розвитку житлова субурбанізація отримала у приміській зоні Києва, а також Одеси, Львова, Харкова. Це цілком відповідає їх субурбанізаційному потенціалу. Це ж стосується і міста Дніпро та певною мірою Запоріжжя із середніми значеннями потенціалу та прояву субурбанізації. Водночас суттєвою є негативна диспропорція між потенціалом та результатом житлової субурбанізації в Донецьку. Міста з низьким потенціалом субурбанізації адекватно характеризуються й незначним рівнем її поширення.

Якщо розглянути ключовий параметр просторового прояву житлової субурбанізації – введення в експлуатацію нового житла у розрахунку на душу населення в метрополітенських центрах та їх приміських зонах (рис. 15.4), то чітко видно, що субурбії Києва, Одеси та Львова зазнають найбільших змін. Л. Сікора та М. Уреднічек за результатами дослідження житлової субурбанізації Праги та Брно зробили висновок, що вона не зумовила значної міграції населення до метрополітенських регіонів та швидкої експансії домогосподарств до міського хінтерланду, а більшість мешканців субурбії залишаються сільськими жителями. Проте є окремі муніципалітети, що зазнали істотного впливу субурбанізації, де нові мешканці вже складають суттєву частину, а у деяких випадках навіть більшість населення (Sýkora, Ouředníček 2007). Така ж ситуація характерна і для приміської зони метрополітенських центрів України, в першу чергу – Києва.

Важливим індикатором таких функціонально-просторових змін є показник навантаження нових житлових функцій на місцеві громади, що обраховується як відношення суми загальної кількості будинків на території котеджних містечок та кількості квартир у нових житлових комплексах до чисельності населення у поселеннях

приміської зони на базовий рік (Мезенцев, Ключко 2015). Для забезпечення більш адекватної оцінки загроз “розмивання” місцевих громад мешканцями нових житлових комплексів та котеджних містечок в якості базового обрано 2001 рік, тобто рік початку періоду активної розбудови нових житлових об’єктів на території приміської зони.

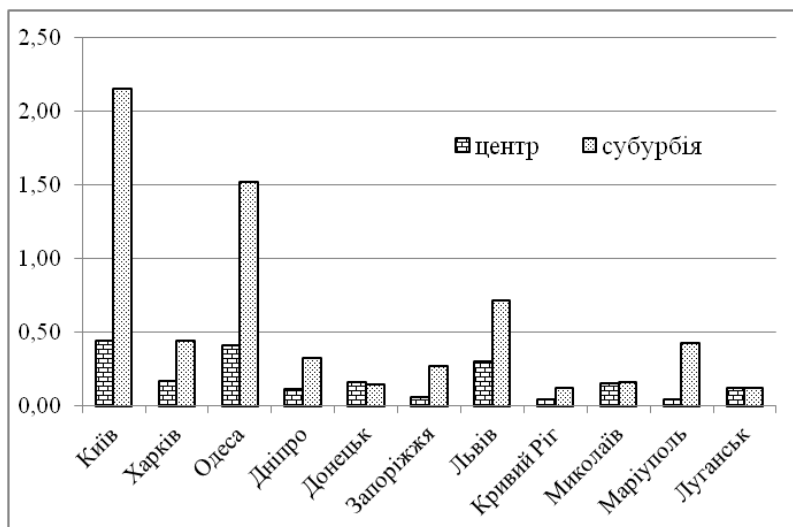


Рис. 15.4. Середньорічне введення в експлуатацію нового житла за 2009–2012 роки, м² на душу населення

Джерело: дані головних управлінь статистики відповідних обласних державних адміністрацій

Показник навантаження нових житлових функцій обраховано для приміської зони Києва як міста з найвищим рівнем розвитку житлової субурбанізації. Отримані результати свідчать про значні відміни серед поселень приміської зони. Так, у містах-супутниках Ірпені, Вишневому та Вишгороді показник перевищує 15 нових квартир/будинків у розрахунку на 100 мешканців (рис. 15.5). Значним є цей показник в Бучі та Броварах (понад 10). Водночас у Василькові, Боярці, Фастові навантаження на місцеві громади є мінімальним (менше одного).

Серед інших поселень приміської зони Києва можна виділити групу населених пунктів, для яких загрози значного “розмивання” складу місцевих громад є надзвичайно високими (понад 100 нових квартир/будинків на 100 мешканців). Це в основному сільські поселення у західній та південній частинах приміської зони (Софіївська

Борщагівка, Чайки, Березівка, Осикове, Романків, Плюти, Крушинка, Чубинське). Водночас такі поселення відсутні у північній частині приміської зони.

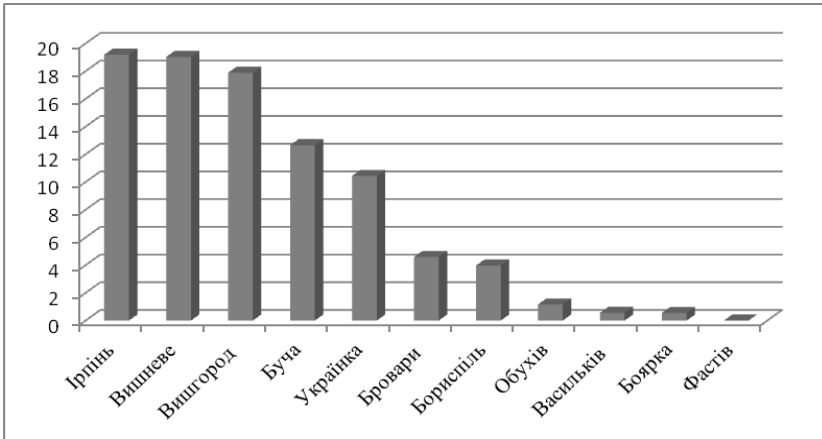


Рис. 15.5. Навантаження нових житлових функцій на місцеві громади міст-супутників Києва (кількість будинків/квартир у нових котеджних містечках та житлових комплексах у розрахунку на 100 мешканців) (Мезенцев, Ключко 2015)

З точки зору подальшого розвитку будівництва котеджних містечок і житлових комплексів в приміській зоні метрополітенських центрів України, істотними проблемами є:

- відсутність законодавчого закріплення статусу котеджного містечка як окремого поселення, відсутність такої категорії поселень в генеральних планах міст і їх приміських зон;

- відсутність чіткої класифікації котеджних містечок і житлових комплексів за різними ознаками;

- невідповідність попиту і пропозиції, коли попит на житло економ-класу зростає, а структура пропозиції залишається менш гнучкою;

- відсутність у багатьох випадках прямого транспортного сполучення між котеджними містечками і містами (в тому числі швидкісним електротранспортом), що призводить до переважної орієнтації на власний автотранспорт з відповідними проблемними наслідками;

- невідповідність житлового будівництва і розвитку соціальної інфраструктури в приміській зоні, нестача місць прикладання праці поблизу котеджних містечок і нових житлових комплексів;

– для котеджних містечок характерна “ізолюваність від навколишнього світу і відсутність умов для соціалізації та спілкування молоді” (Махрова, 2008);

– орієнтація на фактор привабливості природного середовища іноді призводить до того, що нові котеджні містечка (в меншій мірі житлові комплекси) будуються на території природоохоронних, лісопаркових зон з порушенням законодавства;

– відсутність конкуренції за пропозицією котеджних містечок навколо метрополітенських центрів (за винятком Києва) (Мезенцев і др. 2014).

БРАДЕ, И., САВЧУК, И. Г. (2012): Ретроспектива развития дачно-коттеджной застройки в Столичном регионе Украины. *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*, №1: 149-165.

ДРУЖИНИН, А. Г. (2008): *Пространственное развитие города-миллионера: тенденции постсоветского периода*. Ростов-на-Дону, Издательство РГУ, 192 с.

МАХРОВА, А. Г. (2008): Организованные коттеджные поселки: новый тип поселений (на примере Московской области). *Региональные исследования*, № 2: 13-20.

МЕЗЕНЦЕВ, К. В., БРАДЕ, И., МЕЗЕНЦЕВА, Н. И. (2014): Субурбанизация в метрополитенских регионах: опыт Украины. У: *Позиционирование России и ее регионов в современном мире: общественно-географический анализ и прогноз*. Санкт-Петербург–Ростов-на-Дону, с. 120-125.

МЕЗЕНЦЕВ, К. В., КЛЮЙКО, Т. І. (2015): Просторові трансформації житлових функцій у приміській зоні Києва. *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 18(1): 87–93.

МЕЗЕНЦЕВ, К. В., МЕЗЕНЦЕВА, Н. И. (2012): Пространственные социально-экономические изменения в Киеве и агломерации. *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*, №1: 109-123.

НЕФЕДОВА, Т. Г. (2011): Российские дачи как социальный феномен. *SPERO. Социальная политика: экспертиза, рекомендации, обзоры*, № 15: 161–172.

ПРО ВНЕСЕННЯ змін до деяких законодавчих актів України щодо переведення садових і дачних будинків у жилі будинки та реєстрації у них місця проживання (2014): Закон України від 02.09.2014, № 1673-VII. *Відомості Верховної Ради*, № 43, ст. 2037.

ПРО ОБ'ЄДНАННЯ співвласників багатоквартирного будинку (2002): Закон України від 29.11.2001р., №2866-III. *Відомості Верховної Ради*, № 10, ст. 78.

BORÉN, T., GENTILE, M. (2007): Metropolitan Processes in Post-Communist States: an Introduction. *Geografiska Annaler*, Vol. 89 B (2): 95-110.

BRADE, I., SMIGIEL, CH., KOVACS, Z. (2010): Suburban Residential Development in Post-socialist Urban Regions: The case of Moscow, Sofia and Budapest. In: Kilper, H. (ed.) *New Disparities in Spatial Development in Europe. German Annual of Spatial Research and Policy 2009*. Springer, pp. 79-104.

KRISJANE, Z., BERZINS, M. (2012): Post-socialist Urban Trends: New Patterns and Motivations for Migration in the Suburban Areas of Riga, Latvia. *Urban Studies*, Vol.49(2): 289-306.

LEETMAA, K., BRADE, I., ANNISTE, K., NUGA, M. (2012): Socialist summer-home settlements in post-socialist suburbanization. *Urban Studies*, № 49 (1): 3–21.

- NUGA, M., METSPALU, P., ORG, A., LEETMAA, K. (2015): Planning post-sumurbia: From spontaneous pragmatism to collaborative planning? *Moravian Geographical Reports*, Vol. 23(4): 36–46.
- MEZENTSEV, K., BRADE, I., MEZENTSEVA, N. (2012): New Social and Economic Processes in Kyiv's Hinterland. *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 12(1): 156-160.
- MEZENTSEV, K., KLYUJKO, T. (2013): Spatial processes in Kyiv metropolitan region: globalization or post-Soviet transformation. *Київський географічний щорічник*, Вип. 8: 92–98.
- SÝKORA, L., OUŘEDNÍČEK, M. (2007): Sprawling Post-Communist Metropolis: Commercial And Residential Suburbanisation in Prague and Brno, the Czech Republic. In: Razin E. et al. (eds.) *Employment Deconcentration in European Metropolitan Areas. The GeoJournal Library*. Vol. 91: 209-233.

Таблиця 15.1. Індикатори потенціалу житлової субурбанізації метрополітенських центрів України

Метрополітенський центр	P, %	Inc, US \$	J, %	M, ‰	Inv, US \$	S, US \$	DD %	Сумарний бал
	бал	бал	бал	бал	бал	бал	бал	
Київ	11,8	576,5	0,5	21,7	1563,8	1272,1	4,6	3
	0	0	2	1	0	0	0	
Харків	0,1	346,0	0,8	8,9	566,5	401,5	14,1	15
	2	4	3	1	3	1	1	
Одеса	0,7	353,1	0,4	16,5	610,9	432,0	12,8	12
	2	3	1	1	3	1	1	
Дніпро	-5,8	470,9	0,8	-5,7	928,4	384,6	27,0	18
	4	1	3	4	1	1	4	
Донецьк	-5,7	387,4	0,6	-2,6	1180,1	306,6	24,1	18
	4	3	2	4	1	1	3	
Запоріжжя	-5,5	379,5	1,1	0,0	637,5	761,5	27,1	21
	4	3	4	3	2	1	4	
Львів	0,5	357,3	0,7	-4,3	1105,6	349,7	9,5	14
	2	3	2	4	1	1	1	
Кривий Ріг	-2,2	444,4	1,1	-6,7	1029,1	119,5	25,4	23
	3	1	4	5	1	5	4	
Миколаїв	-2,8	368,4	1,0	-0,2	458,3	187,8	26,0	25
	3	3	4	3	5	3	4	
Маріуполь	-6,1	434,7	0,8	1,3	481,5	97,0	30,2	25
	4	1	3	3	4	5	5	
Луганськ	-7,7	356,7	0,5	-11,5	457,3	318,7	35,5	26
	5	3	2	5	5	1	5	

Джерело: дані Державної служби статистики України та головних управлінь статистики відповідних обласних державних адміністрацій

Таблиця 15.2. Індикатори прояву житлової субурбанізації метрополітенських центрів України

Приміська зона	P_{RS} , %	P_{ST} , %	M_{SZ} , ‰	RPD_{SZ} , осіб/км ²	H_{SZ} , м ²	CS_{SZ} , од.	RC_{ST} , од.	Сумарний бал
	бал	бал	бал	бал	бал	бал	бал	
Київ	3	14	36,6	116	2,01	220	135	1
	0	1	0	0	0	0	0	
Харків	-1	2	24,4	105	0,37	14	1	13
	2	2	1	0	2	2	4	
Одеса	30	30	79,0	54	1,68	12	3	7
	0	0	0	1	0	2	4	
Дніпро	4	12	5,8	23	0,46	10	0	16
	1	1	2	3	1	3	5	
Донецьк	-15	-10	3,4	27	0,12	10	0	26
	5	4	2	3	4	3	5	
Запоріжжя	5	7	41,4	30	0,33	5	0	16
	1	1	0	3	2	4	5	
Львів	3	15	22,5	43	0,72	13	1	11
	0	1	1	2	1	2	4	
Кривий Ріг	2	0	5,7	29	0,17	0	0	24
	3	2	2	3	4	5	5	
Миколаїв	-8	-8	4,6	29	0,12	2	0	26
	4	3	2	3	5	4	5	
Маріуполь	-10	-1	11,5	17	0,40	0	0	24
	3	4	1	4	2	5	5	
Луганськ	-6	-5	26,7	21	0,18	0	0	25
	4	3	1	3	4	5	5	

Джерело: дані Державної служби статистики України та головних управлінь статистики відповідних обласних державних адміністрацій

16. Приміська зона Києва: дифузійні функції обслуговування

Костянтин Мезенцев, Тетяна Манишліна

Головними функціями приміської зони є житлові, виробничі та обслуговуючі, що пов'язані як із забезпеченням великого міста товарами та послугами, так і його розвантаженням за рахунок винесення до приміської зони виробничих об'єктів, поширення мережеских закладів обслуговування, будівництва нового житла для населення, що працює у великому місті. Залежно від впливу на розвиток великого міста та поселень приміської зони виділено три групи функцій обслуговування: зовнішні, місцеві та дифузійні. На прикладі дифузійних функцій обслуговування показано особливості поширення з великого міста мережеских закладів торговельно-ресторанної, фінансової та іншої інфраструктури. Поширення мережеских структур сфери послуг у приміській зоні Києва доволі чітко відображає її поліцентричний характер. В роботі здійснено аналіз територіальної концентрації та диверсифікованості дифузійних функцій обслуговування.

Ключові слова: приміська зона, міста-супутники, функції обслуговування, дифузійні функції, Київ

Важливим об'єктом суспільно-географічних досліджень є приміська зона великого міста – територія за межами великого міста, що знаходиться з ним у тісному функціональному взаємозв'язку. Місто розвивається і функціонує в тісній взаємодії з оточуючою його територією, обслуговує її потреби, знаходить в ній різноманітне доповнення і ресурси для свого розвитку (*Ланно 1997*). Приміська зона виконує три ключові функції: виробничу (забезпечує місто необхідними для його життєдіяльності товарами, зокрема, продуктами харчування, будівельними, паливними матеріалами для потреб великого міста, з одного боку, та розвантажує велике місто внаслідок винесення до приміської зони промислових підприємств, ТЕЦ, логістично-складських комплексів тощо), обслуговування (виступає зоною відпочинку, оздоровлення, туризму та розваг для міського населення, з одного боку, та розвантажує місто внаслідок поширення мережеских закладів обслуговування населення, з іншого) та житлову (виступає місцем проживання населення, що працює та/або отримує певні послуги у великому місті).

Роль обслуговуючої функції у приміській зоні Києва у пострадянський період значно зросла. З одного боку, залежно від трендів демографічного розвитку змінився рівень забезпеченості закладами сфери послуг, що відповідають місцевій функції обслуговування – дошкільними закладами, школами, лікарняними закладами, місцевими закладами торгівлі та ресторанного господарства тощо. З іншого боку, значно розширився асортимент послуг та зросла роль закладів сфери послуг, що забезпечують потреби регіону та країни в цілому, в першу чергу міжнародного аеропорту Бориспіль. Водночас значного поширення набули заклади сфери послуг, що входять до складу мережевих структур і відображають дифузійну функцію обслуговування. Саме вони істотною мірою впливають на зміни у повсякденне життя населення приміської зони і заслуговують на особливу увагу.

Як змінюються функції обслуговування у приміській зоні?

Обслуговуюча функція у містах-супутниках та приміській зоні проявляється за різними напрямками. В основу їх виділення доцільно покласти триступеневе ранжування підприємств сфери послуг, що використовувалось у радянському містобудуванні, трансформувавши його відповідно до умов пострадянського періоду. Традиційно виділяють три рівні послуг: перший рівень – послуги повсякденного попиту (дитячі садки, школи, продовольчі та промтоварні магазини з продажу товарів першої необхідності, їдальні, кафе, аптеки, окремі заклади побутового обслуговування); другий рівень – послуги періодичного попиту (будинки культури, клуби, бібліотеки, торгові центри, ресторани, заклади зв'язку, ощадкаси, поліклініки, пологові будинки, районні лікарні тощо); третій рівень – послуги епізодичного попиту (адміністративні та управлінсько-господарські установи, концертні зали, палаци культури, театри, музеї, виставки, міські спортивні центри – стадіони, басейни, регіональні торгові центри, спеціалізовані лікарні та медичні центри, наукові та освітні центри тощо) (*Юрківський 1989*).

За радянських умов в приміській зоні великого міста переважає послуги повсякденного та окремі послуги епізодичного попиту. В умовах пострадянської трансформації така схема зазнала змін. З великого міста поширюються заклади сфери послуг, що входять до мережевих структур – мережеві супермаркети і гіпермаркети, ресторани, спортивні клуби, відділення банків, офіси мереж туристичних агенцій, центри обслуговування абонентів мобільних операторів, пункти експрес-доставки, відділення медичних лабораторій

тощо. Вони орієнтовані на задоволення тих потреб, більшість з яких раніше задовольнялися у великому місті. Тобто поширення таких послуг “наближує” велике місто, водночас забезпечуючи потреби і навколишніх поселень (приміської зони міст-супутників). Окрім того, асортимент послуг епізодичного попиту також розширюється.

Зважаючи на вищезазначені зміни, доцільно виділити такі три групи функцій обслуговування, поширені у приміській зоні та містах-супутниках великого міста:

- місцеві функції обслуговування – функції надання традиційних послуг переважно повсякденного попиту для задоволення потреб місцевих мешканців;

- дифузійні функції обслуговування – функції надання послуг переважно періодичного попиту для задоволення потреб мешканців окремих центрів (передусім міст-супутників) та зон їх впливу, що поширилися з великого міста;

- зовнішні функції обслуговування – функції надання окремих специфічних послуг переважно епізодичного попиту для задоволення потреб мешканців регіону (включаючи й мешканців великого міста) та країни (табл. 16.1).

Межі приміської зони Києва

Питанню виділення меж зони впливу Києва присвячено ряд досліджень. Так, Ю. Пітюренко виділяв приміську зону (площею 11,6 тис. км²) (Пітюренко 1972: 131-132) та Київську міжрайонну локальну систему розселення (13,9 тис. км²) (Пітюренко 1983: 33-36), колектив авторів Інституту географії (М. Паламарчук, І. Горленко, Л. Руденко, Ю. Качаєв) – Київську промислово-агломерацію (Горленко 1988: 186, 198), А. Аль-Хамарнех – приміську зону – “мікропояс” впливу Києва (18,2 тис. км²) (Аль-Хамарнех, 1993). Виділення приміської зони Києва передбачено й проектами генплану міста: Генерального плану міста Києва на період до 2020 р. (13,34 тис. км², виходячи з рівня інтенсивності системоформуючих зв’язків, що охоплюють всі види економічної діяльності та пов’язані із спільним використанням земель, водних, рекреаційних та інших ресурсів і переважно відпові дають зоні годинної транспортної доступності до Києва) (Генеральний план... 2001) та Генерального плану розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (11,76 тис. км²) (Генеральний план... 2015). Делімітації меж зони впливу Києва також присвячено роботи С. Іщука та О. Гладкого, які Київську господарську агломерацію виділили в тих же межах, що і передбачено проектом Генерального плану міста 2001 р. (Ішук, Гладкий 2005: 117-

121), а Київську промислову агломерацію в межах приміської зони проекту Генплану Києва 2010-15 рр. (Гладкий 2008: 166-168).

Таблиця 16.1. Функції обслуговування поселень приміської зони

Заклади сфери послуг	Місцеві функції обслуговування	Дифузійні функції обслуговування	Зовнішні функції обслуговування
Торговельно-ресторанна інфраструктура	Магазини, кафе, ресторани	Супермаркети, гіпермаркети та магазини торговельних мереж, мережеві заклади швидкого харчування	Регіональні торговельно-розважальні центри
Фінансова інфраструктура	Відділення Ощадбанку	Відділення банківських мереж, страхових компаній	Важливі фінансові центри (обласні управління, офіси міжнародних фінансових структур)
Освітньо-наукова інфраструктура	Заклади дошкільного виховання та загальноосвітні навчальні заклади	Філії та відокремлені підрозділи закладів вищої освіти, наукових установ	Спеціалізовані вищі навчальні заклади та науково-дослідні інститути
Медична інфраструктура	Районні та міські лікарні, поліклініки, аптеки	Пункти мережевих структур приватних лікарень та медичних лабораторій	Обласні та спеціалізовані лікарні
Туристично-рекреаційна інфраструктура	Парки, кінотеатри, клуби, краєзнавчі музеї, місцеві туристичні об'єкти	Офіси мереж туристичних агенцій, мережеві спортклуби, фітнес-клуби	Унікальні музеї, туристичні об'єкти, санаторно-курортні заклади, заклади оздоровлення, відпочинку, розміщення
Транспортно-логістична та комунікаційна інфраструктура	Міський та приміський громадський транспорт, відділення зв'язку	Відділення мережевих структур експрес-доставки	Аеропорти, підприємства залізничних перевезень, логістичні комплекси

Вищезгадані варіанти мають доволі високий рівень повторюваності щодо включення адміністративних одиниць до приміської зони Києва (Київської агломерації). Практично в усіх схемах до складу приміської зони входять дев'ять адміністративних районів Київської області – Києво-Святошинський, Броварський, Бориспільський, Обухівський, Васильківський, Фастівський, Макарівський, Бородянський та Вишгородський.

При визначенні меж приміської зони найчастіше використовують показники, що відображають *ступінь інтенсивності трудових і культурно-побутових зв'язків з великим містом* (головний індикатор – кількість працюючих у великому місті) та *транспортну доступність до великого міста* (враховують ізохрони одно- та двогодинної доступності). Водночас в умовах пострадянських трансформацій адекватно оцінити кількість працюючих в Києві мешканців приміської зони проблематично. Значно зріс рівень забезпеченості населення приватними автомобілями, диверсифікувалася структура транспортних перевезень, спростився механізм обліку працюючих на підприємствах і т.п. Все це унеможливило використання лише традиційних показників.

У даному дослідженні приміську зону виділено за основним та додатковими критеріями. В якості основного обрано *рівень доступності населених пунктів*, додатковими – *функціональний та адміністративний*. Оцінку доступності навколишніх населених пунктів до Києва здійснено на основі аналізу регулярних автобусних і залізничних маршрутів, що організовані з приміських автовокзалів та залізничних станцій міста. В результаті виділено три пояси одно-, дво- і трьохгодинної доступності (рис. 16.1). Територію в межах одногодинної доступності можна розглядати як приміську зону Києва, двогодинної – як Київський метрополітенський регіон, трьохгодинної – як максимальну сферу впливу Києва, територію потенційної експансії столиці.

Перший пояс включає повністю територію Києво-Святошинського та Броварського районів, більшу частину Бориспільського, Баришівського, Васильківського, Бородянського, Вишгородського, Обухівського районів, меншу частину Макарівського, Фастівського, Переяслав-Хмельницького Київської області, а також Бобровицького, Козелецького та Носівського районів Чернігівської області.

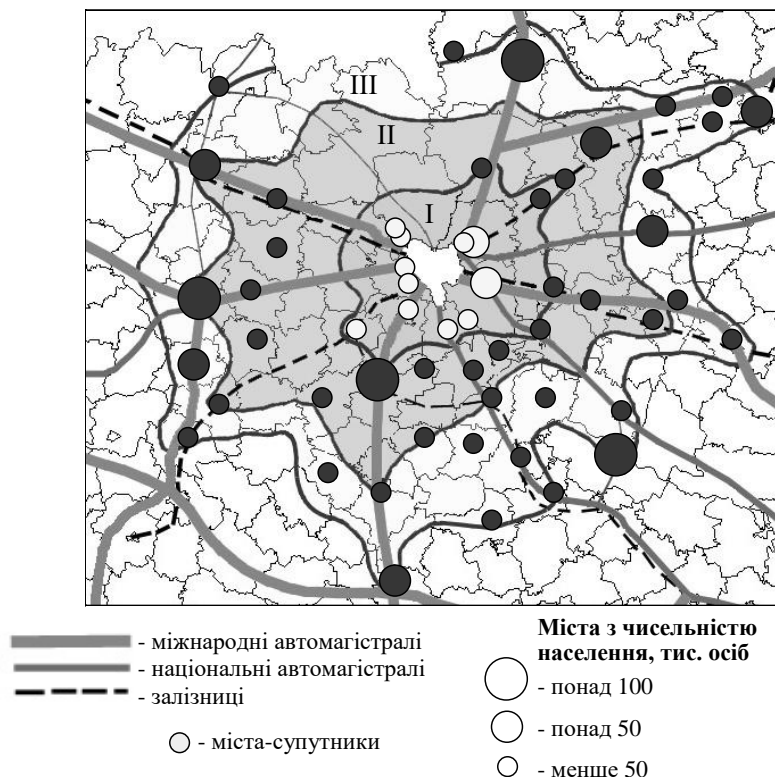


Рис. 16.1. Пояси доступності Києва
 (I – одногодинної, II – двогодинної, III – тригодинної)
 (Мезенцев, Мезенцева 2012, Mezentsev et al. 2012)

Для уточнення складу приміської зони було проаналізовано не тільки транспортну доступність, але й індикатори функцій (виробничих, обслуговування та житлових) та стійкості зв'язків з Києвом конкретних населених пунктів. На їх основі можна виділити три групи поселень, що характеризуються: 1) проявом всіх функцій та стійкими зв'язками з Києвом, 2) проявом переважної більшості функцій та стійкими зв'язками, 3) частковим проявом функцій. Узагальнені результати за адміністративними районами (міста обласного значення віднесено до тих районів, в межах або поряд з якими вони розташовані) наведено у таблиці 16.4. Як видно з табл. 16.4, найбільша кількість поселень з ознаками приналежності до приміської зони зосереджена на території Києво-Святошинського району. Порівняно високою є інтегрованість до приміської зони Бориспільського, Броварського, Обухівського та Васильківського районів.

Середні значення характерні для Бородянського, Макарівського та Вишгородського районів. Найбільш дискусійним є включення до приміської зони Фастівського району. Тут відсутні населені пункти з проявом всіх функцій та стійкими зв'язками. Але порівняно із наступними районами, на території Фастівщини розміщено більшу кількість поселень із частковим проявом функцій.

Таким чином, до складу приміської зони було включено дев'ять адміністративних районів Київської області та сім міст обласного значення, що розташовані в їх межах з врахуванням секторної структури приміської зони: Броварський район та місто Бровари у північно-східному секторі; Бориспільський район та місто Бориспіль у південно-східному секторі; Обухівський район, місто Обухів та частина Києво-Святошинського району у південному секторі; частина Києво-Святошинського району, Васильківський, Фастівський райони, міста Васильків і Фастів у південно-західному секторі; частина Києво-Святошинського району та Макарівський район у західному секторі; частина Києво-Святошинського району, Ірпінська міськрада, місто Буча та Бородянський район у північно-західному секторі; Вишгородський район у північному секторі.

Методика дослідження

Дифузійні функції обслуговування у приміській зоні Києва представлені численними мережевими закладами *торговельно-ресторанної* (заклади понад 25 різноманітних торговельних мереж, чотири мережі ресторанів швидкого харчування) та *фінансової* (відділення понад 20 банківських мереж) *інфраструктури*. Значно меншого поширення набули дифузійні функції обслуговування, пов'язані із туристично-рекреаційною (офіси менше десяти мереж туристичних агенцій, двох – фітнес-клубів, жодної – інших спортклубів), медичною (пункти трьох мереж медичних лабораторій), транспортно-комунікаційною (відділення трьох мереж експрес-доставки) інфраструктурою. Як поширення мережевих структур певним чином можна розглядати і створення філій, відокремлених підрозділів, коледжів вищих навчальних закладів Києва у містах-супутниках (освітньо-наукова інфраструктура).

Аналіз поширення дифузійних функцій обслуговування у приміській зоні здійснено у розрізі трьох груп послуг: торговельно-ресторанних, фінансових та інших. Для аналізу поширення мережевих структур торгівлі та ресторанного господарства було обрано 30 мереж, які найширше представлені у приміській зоні Києва: мережі продуктових гіпермаркетів, супермаркетів та магазинів ("АТБ",

“Еко-маркет”, “Фуршет”, “NOVUS”, “Varus”, “Сільпо”, “Велика кишеня”, “Villa”, “Мега-маркет”, “Бі-маркет”, “Fozzy”, “Фора”, “Бумі-маркет”, “Ашан”), мережі будівельно-господарських гіпермаркетів (“Нова лінія”, “Епіцентр”, “Олді”, “Анжіо”), мережі супермаркетів побутової техніки (“Фокстрот”, “Ельдорадо”, “Comfy”), мережі магазинів зв’язку (“Мобілочка”, “Алло”, “Ringoo”), мережі магазинів (супермаркетів) професійної косметики та обладнання, товарів для краси та здоров’я (“Watsons”, “Космо”, “Eva”), мережеві ресторани швидкого харчування (“McDonald’s”, “McFoxy”, “Челентано”, “Швидко”). Для аналізу поширення мережевих структур у сфері фінансових послуг обрано відділення 20 банків із найбільш розгалуженою мережею відділень в Україні (“Приватбанк”, “Райффайзен Банк Аваль”, “Укрсиббанк”, “Укрсоцбанк”, “Надра”, “Фінанси і Кредит”, “Правекс-банк”, “Промінвестбанк”, “ПУМБ”, “Укргазбанк”, “Укрекссімбанк”, “Креді Агріколь”, “Експрес-Банк”, “ВТБ банк”, “Альфабанк”, “Кредобанк”, “Сбербанк”, “ОТП Банк”). Поширення відділень Ощадбанку розглядалося як місцева функція обслуговування. Для аналізу поширення мережевих структур інших послуг було обрано 18 мереж, об’єднані у такі групи: мережі туристичних агенцій (об’єднана мережа “TUI Україна”/“Turtess”, “Tez tour”, “Pegas Touristic”, “Coral Travel”, “Поїхали с нами”, “Горящих путевок”, “Горячие туры”), мережі фітнес-центрів (“FitCurves”, “MyFit”), центри обслуговування та продажу послуг мобільного зв’язку (“Vodafone”, “Київстар”, “Life”), мережі експрес-доставки (“Нова пошта”, “МІСТ Експрес”, “Delivery”), мережі медичних лабораторій (“Діла”, “Сінево”, “НеоЛаб”).

Для узагальнюючої оцінки поширення дифузійних функцій обслуговування у містах-супутниках було обраховано показники територіальної концентрації та диверсифікованості. Перший показник обраховано за формулою:

$$k_c = \frac{N_i}{N_\Sigma} : \frac{P_i}{P_\Sigma}, \quad (16.1)$$

де N_i – кількість закладів сфери послуг, що входять до складу мережевих структур, та поширилися з великого міста до i -го поселення приміської зони; N_Σ – загальна кількість цих закладів на території приміської зони; P_i – чисельність населення відповідного i -го населеного пункту; P_Σ – загальна чисельність населення приміської зони.

Показник диверсифікованості дифузійних функцій обслуговування обраховано за формулою:

$$k_d = \frac{M_i}{N}, \quad (16.2)$$

де M_i – кількість мережевих структур у сфері послуг, заклади яких представлені у місті-супутнику чи іншому населеному пункті приміської зони; N – загальна кількість мережевих структур у сфері послуг, представлених у приміській зоні.

Куди “прийшли” мережі сфери послуг у приміській зоні Києва?

Поширення мережевих структур обслуговування. Найбільшу кількість закладів мережевих структур торговельно-ресторанного господарства розміщено у південно-західному, північно-західному та північно-східному секторах приміської зони Києва (рис. 16.2). У північно-східному, північному та південно-східному секторах дуже високою є концентрація закладів у містах-супутниках (96 %, 87 % та 85 % усіх закладів відповідно). Найбільш “консервативними” є західний (лише п’ять закладів) та північний (дев’ять) сектори, мешканці яких за рахунок високої доступності Києва більше орієнтовані на послуги великого міста. Найбільш різноманітною є структура мережевих закладів Броварів (представлено 17 мереж із 30) та Борисполя (14). Найменш диверсифікованою є торговельно-ресторанна мережа Боярки та Українки (лише по 4 з 30 досліджуваних).

Найбільша концентрація мережевих закладів фінансових послуг характерна для південно-західного (30 % всіх закладів приміської зони), північно-східного та північно-західного (по 15 %) секторів (рис. 16.2). Водночас західний та північний сектори характеризуються незначним поширенням даного виду мережевих послуг (7 % та 8 % відповідно). Дуже високим є зосередження відділень банків у містах-супутниках в північно-східному та південно-східному секторах, де окрім Броварів та Борисполя, відділення розташовані лише в одному населеному пункті. Водночас для цих секторів характерний найвищий рівень розмаїття банківських мереж.

Як і мережі закладів торговельно-ресторанних та фінансових послуг, група “інших” характеризується вищою концентрацією та найвищим рівнем охоплення різноманітних поселень у південно-західному та північно-західному секторах, а найвищий рівень зосередження та диверсифікованості водночас характерні для північно-східного та південно-східного секторів (Бровари та Бориспіль).

Територіальна концентрація та диверсифікованість дифузійних функцій обслуговування. Серед міст-супутників Києва найви-

щий рівень територіальної концентрації (понад 2,0) характерний для Обухова (табл. 16.2). Високим рівнем відзначаються міста-супутники Українка, Вишневе, Вишгород, а також районний центр Бородянка (понад 1,8). Водночас для Василькова та Боярки характерні порівняно низькі значення показника територіальної концентрації закладів, що виконують дифузійні функції обслуговування. При цьому найбільша частка у територіальній структурі мережеских закладів інфраструктури послуг припадає на Бровари та Бориспіль (понад 10 %).

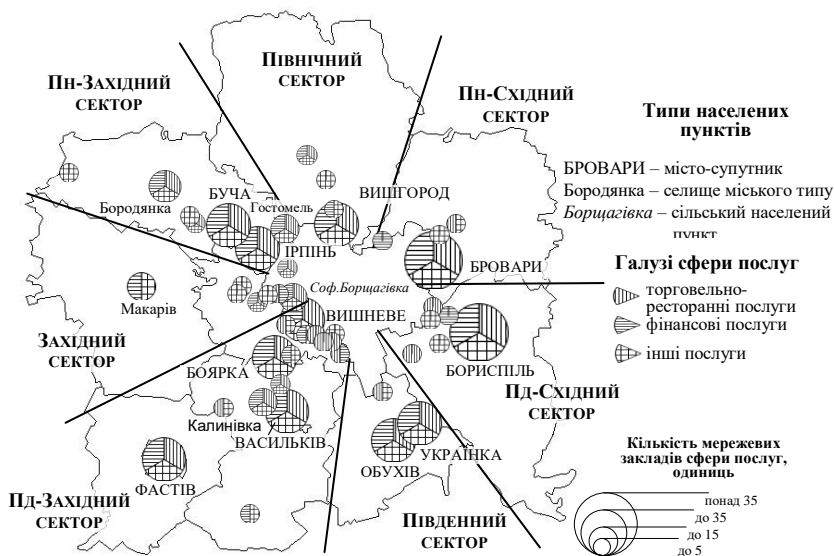


Рис. 16.2. Розміщення мережеских закладів сфери послуг у приміській зоні Києва. Джерело: Державна служба статистики України та офіційні сайти мережеских структур сфери послуг

Серед інших поселень приміської зони високий рівень територіальної концентрації (понад 4,0) спостерігається у сільських населених пунктах вздовж Житомирської траси – Чайки, Стоянка, Мила, а також у Ходосівці в південному секторі. Високою є концентрація і в ряді інших населених пунктів приміської зони: Проліски, Мартусівка у південно-східному секторі, Петрівське та Калинівка у південно-західному, Софіївська Борщагівка у західному секторі (понад 2,0). У північно-східному, південному, північно-західному та північному секторах вищі показники територіальної концентрації мере-

жевих функцій обслуговування характерні лише для міст-спутників та районних центрів.

Таблиця 16.2. Територіальна концентрація мережевих закладів сфери послуг у містах-спутниках та районних центрах приміської зони Києва

Населені пункти	Частка населення, %	Частка мережевих закладів послуг, %				Показник територіальної концентрації
		торговельно-ресторанні	фінансові	інші	разом	
<i>Міста-спутники</i>						
Обухів	3,44	5,26	6,52	9,46	7,08	2,05
Українка	1,64	2,63	3,62	3,38	3,20	1,95
Вишневе	3,95	8,55	6,52	7,43	7,53	1,91
Вишгород	2,79	5,26	6,52	3,38	5,02	1,80
Бориспіль	6,24	11,18	11,59	10,81	11,19	1,79
Буча	3,09	7,89	2,90	5,41	5,48	1,77
Ірпінь	4,57	7,89	6,52	7,43	7,31	1,60
Бровари	10,26	17,76	14,49	14,86	15,75	1,53
Фастів	4,99	7,24	7,25	6,76	7,08	1,42
Васильків	3,83	3,95	6,52	4,05	4,79	1,25
Боярка	3,69	2,63	6,52	4,05	4,34	1,18
<i>Районні центри</i>						
Бородянка	1,37	1,97	3,62	2,03	2,51	1,84
Макарів	1,05	0,00	2,90	2,03	1,60	1,52

Джерело: Державна служба статистики України та офіційні сайти мережевих структур сфери послуг

Щодо рівня диверсифікованості дифузійних функцій обслуговування, то значно вищі показники порівняно з іншими поселеннями приміської зони мають Бровари (2,059) та Бориспіль (1,788) (табл. 16.3). Найменші значення серед міст-спутників спостерігаються у Боярці (0,667) та Україніці (0,576). Проте ці значення є суттєво вищими порівняно з іншими поселеннями досліджуваної території. Так, у селищах – районних центрах Бородянці та Макарові – вони відповідно становлять 0,388 та 0,372. В решті населених пунктів приміської зони диверсифікованість є низькою та дуже низькою (нижче 0,300).

Таблиця 16.3. Диверсифікованість дифузійних функцій обслуговування у містах-супутниках та районних центрах приміської зони Києва

Населені пункти	Часткові показники диверсифікованості мереж послуг			Сумарний показник диверсифікованості мереж послуг
	торговельно-ресторанні	фінансові	інші	
<i>Міста-супутники</i>				
Бровари	0,567	0,715	0,778	2,059
Бориспіль	0,467	0,655	0,667	1,788
Ірпінь	0,367	0,355	0,556	1,277
Обухів	0,233	0,355	0,667	1,255
Фастів	0,267	0,405	0,500	1,172
Вишневе	0,233	0,315	0,389	0,937
Васильків	0,200	0,400	0,333	0,933
Буча	0,300	0,105	0,444	0,849
Вишгород	0,233	0,315	0,278	0,826
Боярка	0,133	0,255	0,278	0,667
Українка	0,133	0,165	0,278	0,576
<i>Районні центри</i>				
Бородянка	0,067	0,155	0,167	0,388
Макарів	0,000	0,205	0,167	0,372

Джерело: Державна служба статистики України та офіційні сайтів мережевих структур сфери послуг

За усіма складовими мережевих закладів послуг найвищою диверсифікованість є також у Броварах та Борисполі. Міста-аутсайдери різняться за диверсифікованістю мережевих закладів послуг: за торговельно-ресторанними такими є Васильків, Боярка та Українка, фінансовими – Боярка, Українка і Буча, іншими – Вишгород, Боярка, Українка.

Поширення мереж послуг у міських поселеннях приміської зони має два протилежних тренди. З одного боку, розміщення таких закладів характеризується вищою концентрацією у центральній частині міст та вздовж транспортних магістралей, що з'єднують їх з Києвом. З іншого боку, в процесі інтенсифікації поширення мереж їх розміщення характеризується все більшим наближенням до житлових масивів, особливо закладів торгівлі та фінансів (*рис. 16.3*).

Також окремо слід зупинитися на поширенні філій, відокремлених підрозділів, коледжів вищих навчальних закладів Києва у містах-супутниках.



а



б

Рис. 16.3. Мережеві заклади послуг у містах-супутниках Києва:
а – торговельні мережі вздовж головної транспортної магістралі у місті Бориспіль (фото К. Мезенцева, 2014); б – банківське відділення у житловому будинку в місті Вишгород (фото К. Мезенцева, 2016)

Такі процеси характерні для Броварів (відокремлені підрозділи – Броварські факультети Київського національного університету культури і мистецтв та Київського університету культури, коледжі

Відкритого міжнародного університету розвитку людини “Україна”, Київського університету культури), Борисполя (Бориспільський інститут муніципального менеджменту та коледж “Інтелект” при Міжрегіональній Академії управління персоналом), Василькова (коледжі Відкритого міжнародного університету розвитку людини “Україна” та Національного авіаційного університету), Ірпеня (відокремлений підрозділ – Ірпінський економічний коледж Національного університету біоресурсів і природокористування України та Київський фінансово-економічний коледж Національного університету Державної податкової служби України), Боярки (відокремлений підрозділ – Боярський коледж екології і природних ресурсів Національного університету біоресурсів та природокористування України та філія Київського військового ліцею імені Богуна), а також селища Немішаєве (відокремлений підрозділ – Немішаєвський агротехнічний коледж Національного університету біоресурсів і природокористування України).

Отже, дифузійні функції обслуговування у приміській зоні Києва представлені численними мережевими закладами торговельно-ресторанної та фінансової інфраструктури. Значно меншого поширення набули дифузійні функції обслуговування, пов’язані із туристично-рекреаційною, медичною, транспортно-комунікаційною інфраструктурою. Якщо на початкових стадіях найбільше поширення в приміській зоні отримали торговельні мережі, то у подальшому з’явилися туристичні фірми, спортивні клуби, магазини та центри обслуговування мобільного зв’язку тощо.

Поширення мережових структур сфери послуг у приміській зоні Києва доволі чітко відображає поліцентричний її характер. Найбільшу кількість закладів мережових структур розміщено у південно-західному, північно-західному та північно-східному секторах. Високий рівень територіальної концентрації дифузійних функцій обслуговування спостерігається в Обухові, а також Українці, Вишневому, Вишгороді, порівняно низький – у Василькові та Боярці. Проте найвищий рівень диверсифікованості характерний для Броварів та Борисполя, порівняно низький – Боярки та Українки.

Різні соціальні групи сприймають “прихід” мережових структур сфери послуг по-різному. Наприклад, у населення старших вікових груп подекуди спостерігається спротив або ігнорування окремих закладів обслуговування. З іншого боку, порушення установлених практик їздити до великого міста з метою отримання певних послуг внаслідок розміщення відповідних закладів у поселеннях приміської зони, не дивлячись на факт “наближення послуг” до

населення, зменшення затрат часу та фінансів, звужує простір життєдіяльності місцевих громад. Виникає суперечність між “радістю доступності” та “сумом за втраченою мобільністю”. Деякою мірою це сприяє уособленню, замиканню в межах свого поселення, зменшенню частоти поїздок до великого міста. Збільшення кількості робочих місць, пропозиції послуг зумовлюють зменшення мобільності населення. І ці питання заслуговують на окреме дослідження.

- АЛЬ-ХАМАРНЕХ, А. (1993): Пригородная зона Киева, ее территориальная структура. *Вестник Киевского университета. География*, Вып. 35: 77–82.
- ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН МІСТА Києва на період до 2020 р. Основні положення (2001): Київ, КМДА, АТ “Київпроект”, Інститут “Київгенплан”, 69 с.
- ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН м. Києва. Основні положення (2015): Київ, Департамент містобудування та архітектури КМДА, КО “Інститут генерального плану м. Києва”, 103 с.
- ГЛАДКИЙ, О. В. (2008): *Наукові основи суспільно-географічних досліджень промислових агломерацій*. Київ, ВГЛ “Обрії”, 360 с.
- ЩУК, С. І., ГЛАДКИЙ, О. В. (2005): *Київська господарська агломерація : досвід регіонального менеджменту*. Київ, ВГЛ “Обрії”, 240 с.
- ЛАППО, Г. М. (1997): *География городов*. Москва, Гуманит. изд. центр ВЛАДОС, 480 с.
- МЕЗЕНЦЕВ, К. В., МЕЗЕНЦЕВА, Н. И. (2012): Пространственные социально-экономические изменения в Киеве и агломерации. *Социально-экономическая география. Вестник Ассоциации российских географов-обществоведов*, №1: 109-123.
- ПИТЮРЕНКО, Е. И. (1983): *Системы расселения и территориальная организация народного хозяйства*. Київ, Наукова думка, 140 с.
- ПІТЮРЕНКО, Ю. І. (1972): *Розвиток міст і міське розселення в Українській РСР (особливості розвитку і розміщення, типологія, територіальні системи і перспективи)*. Київ, Наукова думка, 188 с.
- ГОРЛЕНКО, И. А. (ред.) (1988): *Промышленный комплекс Киевского Приднепровья (экономико-географическое исследование)*. Київ, Наукова думка, 252 с.
- ЮРКОВСКИЙ, В. М. (1989): *География сферы обслуживания*. Київ, УМК ВО, 82 с.
- MEZENTSEV, K., Brade, I., Mezentseva, N. (2012): New Social and Economic Processes in Kyiv's Hinterland. *Часопис соціально-економічної географії*, Вып. 12(1): 156–160.

Таблиця 16.4. Результати оцінки індикаторів належності населених пунктів до приміської зони Києва

Адміністративний район	Кількість населених пунктів, що мають		
	прояви всіх функцій та стійкі зв'язки	прояви більшості функцій та стійкі зв'язки	часткові прояви функцій
<i>Київська область</i>			
Києво-Святошинський	12	13	12
Бориспільський	4	4	8
Броварський	3	2	12
Обухівський	2	5	5
Васильківський	2	4	19
Бородянський	2	3	8
Макарівський	2	1	18
Вишгородський	1	4	14
Фастівський	0	1	4
Білоцерківський	0	1	3
Баришівський	0	1	3
Переяслав-Хмельн.	0	1	2
Яготинський	0	1	1
Кагарлицький	0	0	3
Іванківський	0	0	1
Згурівський	0	0	1
<i>Чернігівська область</i>			
Бобровицький	0	0	1
Ніжинський	0	0	1
Носівський	0	0	1
Козелецький	0	0	1

Джерело: оцінки авторів за показниками кількості виробничих підприємств, що забезпечують потреби господарства та мешканців Києва (зокрема, промислових підприємств, потужних агро- та лісогосподарських комплексів) (виробнича функція); кількості закладів транспортно-комунікаційної та соціальної інфраструктури, що забезпечують потреби господарства та мешканців Києва, або “розвантажують” їх концентрацію в столиці (зокрема, транспортні – аеропорт, залізничний вузол, управління магістральними гозопроводами тощо, логістичні комплекси, торговельно-розважальні комплекси, заклади рекреації, визначні об’єкти туризму, виставково-ярмаркові центри тощо (функція обслуговування); кількості нових житлових комплексів та котеджних містечок, що збудовані, будуються або проєктуються (житлова функція), а також кількості працюючих на підприємствах Києва у 1970-80-х роках (індикатор стійкості зв’язків (*Пітюренко 1983*)).

17. Просторовий розвиток приміської зони Івано-Франківська: ментальні межі, нерівномірність, фрагментація

Роман Сливка, Ірина Закутинська

Розвиток процесу урбанізації тісно пов'язаний з особливостями формування міського розселення, входженням у міське середовище або віднесенням до міського адміністративного підпорядкування приміських територій, перетворення сільських населених пунктів на міські. Івано-Франківськ є адміністративним та соціально-економічним центром аграрно-індустріальної області, яка характеризується низьким рівнем урбанізації. Проте з урахуванням стійкого тренду зростання чисельності населення та розширення території міста набуває актуальності вивчення процесів субурбанізації, трансформації способу життя населення приміської зони Івано-Франківська. Приміська зона Івано-Франківська має сприятливі географічні умови для інтенсивної субурбанізації, але геодемографічна ситуація характеризується зниженням народжуваності, зростанням смертності та зменшенням природного приросту населення. Для оцінки урбанізаційного ефекту Івано-Франківська застосовано математико-картографічне моделювання, в основу якого покладено розрахунок показника напруженості поля демографічного впливу міста. Приміська зона Івано-Франківська характеризується нерівномірністю розвитку, сформувалися місцеві центри і периферія. В роботі розглянуто формальні, реальні та ментальні межі приміської зони Івано-Франківська.

Ключові слова: приміська зона, субурбанізація, урбаністичний ефект, формальні реальні та ментальні межі приміської зони, Івано-Франківськ

Субурбанізація є наслідком розвитку великих міст. Вона характеризується не лише просторовими характеристиками, але й істотними змінами якості і способу життя населення приміської зони. Ці зміни можуть викликати як позитивні, так і негативні економічні, соціальні та екологічні наслідки.

Івано-Франківськ є адміністративним та соціально-економічним центром аграрно-індустріальної області, яка характеризується низьким рівнем урбанізації. Подальше зростання міста стимулюватиме субурбанізацію, трансформацію способу життя населення приміської зони від сільського до міського. Визначення

специфіки субурбанізації та меж приміської зони дасть змогу не лише покращити рівень управління просторовим розвитком Івано-Франківська, але й удосконалити методика вивчення приміської зони великого міста та екстраполювати отримані результати на інші міста України.

Мета дослідження полягає в аналізі просторової організації приміської зони Івано-Франківська та виявленні найважливіших тенденцій у її трансформації через субурбанізацію на межі ХХ–ХХІ ст. Для досягнення зазначеної мети важливо розкрити такі дослідницькі питання: визначити межу та встановити основні напрямки та виявити особливості просторової диференціації процесів субурбанізації у межах приміської зони Івано-Франківська.

Урбанізацію розуміють як цілісну географічну проблему, яка потребує вивчення не лише з точки зору процесів формування специфічних форм розселення, територіальної концентрації життєдіяльності населення, ускладнення функцій поселень, але і з точки зору результатів цих процесів щодо самого населення, його стану і умов життя.

Е. Алаєв зазначає, що урбанізація є результатом активізації науково-технічної революції, яка виявляється в зростанні кількості міських поселень, підвищенні рівня концентрації населення, поширенні міського способу життя, а також відображає глибокі структурні зрушення в економічній і соціальній сферах життєдіяльності суспільства (Алаєв 1983). Є. Перцик акцентує увагу на такому аспекті, як розвиток та концентрація виробничих сил і форм соціального спілкування (Перцик 2009: 125). Я. Олійник і А. Степаненко вказують на зростання ролі міст у житті країни, а також концентрацію та диференціацію міських видів діяльності, виникнення нових форм і просторових структур розселення (Олійник, Степаненко 2000: 183). За О. Топчієвим, еволюціонують соціально-економічні функції міст, змінюються суспільні потреби до якості міського середовища, з'являються нові вимоги і засади просторового впорядкування міст (Топчієв 2005: 265).

Щодо України, то впродовж ХХ ст. для неї було характерне постійне зростання чисельності міського населення, яке відбулося переважно за роки радянської влади разом із бурхливим розвитком промисловості. У 1913 році міське населення України (в сучасних її межах) становило 19 %, у 1939 році у містах проживало 34%, у 1959 – 46%, у 1970 – 55%, у 1981 – 63% населення. Кількість міст зросла з 88 у 1926 р. до 412 у 1981 р. (Пістун, Шитович 1982: 55). Характерним є швидке зростання населення обласних центрів Західної

України впродовж 1959-1979 років. Так, населення Львова зросло з 411 до 667 тис. осіб, Чернівців – з 152 до 218 тис. осіб, Івано-Франківська – з 66 до 150 тис. осіб, Тернополя – з 52 до 144 тис. осіб (*Пістун, Шупович 1982: 56*). Наслідком цього стала надмірна концентрація населення в обласних центрах. Соціалістичний підхід до будівництва міст нав'язував радикальну реформу існуючих раніше соціальних і культурних обставин, як і забудованого простору (*Sýkora 2009: 388*).

У радянський період містобудування в Україні відбувається у спрощеній формі нового урбанізму з елементами концепції міста-саду. Переважна більшість територій міської забудови отримали типову просторову структуру, яка відрізнялася лише кількісними показниками залежно від величини міста (*Посацький 2007: 99*). Будівництво дешевого і конструктивно-простого житла мало б розв'язати проблему нестачі житла. При цьому невід'ємною частиною міського ландшафту України стали одноманітні житлові квартали. Підтримувалась компактна міська форма, яка контрастувала з розлогими північноамериканськими і західноєвропейськими містами (*Sýkora 2009: 388*). Котеджна забудова була обмежена типовими проектами, її розвиток займав підпорядковане становище в містобудівних планах. Суттєвим обмежувальним чинником були невисокі доходи громадян, які не могли собі дозволити будівництво приватних садиб у межах приміської зони.

Прорахунки радянської аграрної політики зумовили, по-перше, масову міграцію молоді в міста і ще більший дефіцит житла; по-друге, спричинили дефіцит деяких продуктів харчування. Радянський уряд знайшов вихід із ситуації у масовій роздачі дачних ділянок для індивідуального вирощування сільськогосподарської продукції. Фактично для багатьох громадян вони стали “другим житлом”. Отже, з'явився специфічно “радянський” стимул субурбанізації у приміській зоні. У своїй більшості дачні забудови були хаотичним скупченням низькоякісного житла, що сильно відрізняло приміських зон радянських міст від передмість розвинутих країн Європи та Північної Америки.

У радянські часи процес субурбанізації був поза увагою містопланувальних організацій. Так, у підручнику “Сучасна радянська архітектура” (1985) в жодному з розділів не згадується процес субурбанізації (навіть як гіпотетичний) або ж зростання приміських котеджних зон. Більша увага звернена на розвиток міст-супутників навколо найбільших міст та формування метрополісів. Натомість індивідуальне котеджне будівництво розглядається лише в кон-

тексті забудови сіл. Однак визнається, що зовнішній вигляд цих індивідуальних сільських будинків усе ще залишається невиразним, не задовольняє забудовників. У той самий час зазначається, що в багатьох місцях колишнього СРСР, особливо в Прибалтиці, Закарпатті, Закавказзі, Молдавії, населення “з завзяттям самостійно будує індивідуальні будинки», а в їх архітектурі відображено смаки, творчу винахідливість забудовників, розвиваються традиції архітектури даної місцевості”. Отже, котеджна забудова була найбільш поширена переважно в тих регіонах СРСР, які зазнали найменшого впливу радянської життєвої системи, серед них була й Івано-Франківська частина Передкарпаття.

У радянський період основи для розуміння феномену приміської зони Івано-Франківська було закладено у Генеральному плані розвитку міста 1979 року. Попри низку позитивних рис даного документу в ньому використано формальний підхід до встановлення меж приміської зони Івано-Франківська (включено повністю Івано-Франківський район, Галицький, Тлумацький і північну частину Богородчанського району). Це виключило з поля зору Надвірнянський, Калуський і Коломийський райони, які попадають в 20-км приміську зону обласного центра.

В умовах планової економіки директивне управління соціально-економічним розвитком приміської зони Івано-Франківська було підпорядковане потребам індустріального розвитку міста, яке, згідно 30-тирічного прогнозу, мало б досягти межі чисельності населення 300 тис. осіб. Однак даний прогноз не виправдався, серйозні політичні та соціально-економічні трансформації в кінці 1980-х – впродовж 1990-х років. зумовили не лише скорочення промислового виробництва, але й зміну всієї системи суспільних відносин. У результаті змінилася філософія відносин між ядром приміської системи і периферією. Демократизація управління регіональним розвитком, запровадження ринкових відносин сприяли формуванню нової системи взаємин, а це в свою чергу сприяло виділенню групи населених пунктів, які зв’язані з Івано-Франківськом не формальними, а реально-існуючими зв’язками. До цієї групи у першу чергу належать громади, які безпосередньо знаходяться під впливом субурбанізації. Зазначені трансформації приміської зони ніяким чином не відображені в базових містобудівних, нормативних документах, оскільки не існує нового Генплану її розвитку.

У пострадянський період на зміну державі-монополісту до процесу урбанізації долучилася велика кількість приватних інвесторів, які передусім відстоюють власні інтереси. Бажання якнайшви-

дше отримати прибуток від нерухомості разом з відсутністю містобудівної культури і послабленням державного регулювання урбанізаційних процесів зумовили хаотичну забудову міст і сіл (часто без проектів розпланування території), втрату об'єктів культурної спадщини, погіршення екологічних умов (*Посацький 2007: 99-100*). Типізацію трансформаційних процесів у типовому постсоціалістичному місті (на прикладі м. Пряшів) у зв'язку із загальними трансформаційними процесами в суспільстві запропонував словацький геоурбаніст Р. Матловіч (*Matlovič 2000*).

Івано-Франківськ можна вважати типовим постсоціалістичним містом. Л. Сікора стверджує, що “постсоціалістичне місто – специфічний, тимчасовий, існуючий тип транзитного міста, яке характеризується адаптацією успадкованого соціалістичного міського середовища до нових політичних і економічних умов, зумовлених політичним, економічним і культурними переходом до капіталізму” (*Sykora 2009: 387*). Спільними рисами постсоціалістичних міст є концентрація ділової активності в центрах, джентрифікація в центрі та середмісті, субурбанізація, поява ділових окраїнних районів і рекреаційних центрів у міській периферії та приміській зоні, деіндустріалізація та соціально-просторова сегрегація. Остання проявляється у побудові обгороджених високими парканами котеджів, маєтків, котеджних містечок, таунхаусів і багатоповерхових елітних житлових комплексів із охороною та обмеженим доступом для сторонніх. Негативним наслідком їх появи в Україні є часті приклади соціальних непорозумінь із сусідніми спільнотами на тлі земельних конфліктів і надмірної соціальної стратифікації. Отже, обгородження є важливим чинником конфліктів землекористування, політичних криз, конфліктів та революцій (*Сливка, Закутинська 2015: 24-25*).

На початку ХХІ ст. в Україні з'явилися ознаки формування середнього класу, а також прошарку надзаможного істеблішменту. Отже, в Україні виникли традиційні для Заходу чинники субурбанізації. Подорожчання землі та зростання престижності передмістя вплинули на розміщення котеджних містечок в передмісті поблизу рекреаційних зон.

Зростання міського населення Івано-Франківська відбувається, зокрема, за рахунок поглинання містом приміської зони. Умови життя населення в цих районах наближаються до умов життя у містах. Простежується закономірність: більш заможне суспільство → потужний середній клас → більше автомобілів → зростаюча субурбанізація. В Івано-Франківську продовжує розвиватися і суміжний,

хоча більш дешевий (але не для населення) сегмент – спорудження багатоквартирних, так званих “елітних” будинків, у містах-супутниках. І те, і інше виступає справжніми ознаками субурбанізації і відповідає світовим стандартам та логіці розвитку міст. Це означає також, що потреби й інтереси населення змінюються разом з міським життям, а, отже, урбанізується не лише територія, урбанізується суспільство, починаючи мислити ергономічними категоріями комфорту, зручності, екологічної чистоти, доступності (Гудзеляк 2008: 143-144). У передмісті відбувається накладання сільського та міського способів життя один на одного. Тут міські та сільські території перетворюються на “сполучені посудини”, у яких взаємодія сільського та міського розвитку є найбільш інтенсивною (Дробышевская 2005: 57, 73).

Аналіз існуючого доробку в геоурбаністиці дав змогу визначити риси, характеристики, прояви субурбанізації: зростання населення в передмістях і містах-супутниках порівняно з містами-центрами агломерацій; перенесення будівництва з центральних районів у передмістя; утворення лінійних або променевих пасм забудови, яка зливається із сусідніми міськими осередками; вичерпання ємності розміщення населення в центрі; підвищення поверховості міських будівель у центрах (суперурбанізація); зростання приміської зони територіально; вищі темпи зростання передмість і міст-супутників, розвиток інфраструктури, мешканці під’їжджають до роботи, центру; економічна залежність від міст, належність метрополісного демографічного та економічного комплексу (Перцик 2009; Петришин 2006; Алаев 1983; Ньммик 1969).

Отже, на нашу думку, *субурбанізація* – це просторовий процес переміщення населення з центральних частин міст у передмістя, житлової забудови, будівництва соціальної і виробничої інфраструктури, який супроводжується формуванням приміської зони, функціонально зв’язаної з містом-ядром, а також зміною способу життя населення.

Основним методологічним підходом до вивчення міста та приміської зони з позицій географічної науки є його визначення як системи. Системний підхід і відповідна термінологія пронизують тепер більшість іноземних і вітчизняних досліджень взаємозв’язків між містом та його приміською зоною. Динаміка та диференціація субурбанізації в сучасному геопросторі потребує формулювання єдиного теоретичного системного підходу до феноменів приміського простору, його специфіки. Ш. Ібатуллін стверджує, що основою територіальної системи “місто – приміська зона” є сукупність соціально-

економічних зв'язків, що виникають внаслідок просторової диференціації функцій, які виконують місто і приміські території. До таких функціональних елементів приміського простору належать, передусім, складові середовища життєдіяльності населення: місця прикладання праці, сфера соціального обслуговування та місця відпочинку населення (Ібатуллін 2007). Отже, науковці однозначно класифікують місто як “велику систему”, що складається із підсистем та взаємозв'язків між ними (Лазор та ін. 2007).

Запропонована нами модель міського регіону відображає її територіальну структуру, яка формується під впливом урбанізаційних процесів різного рівня інтенсивності (рис. 17.1). Пропонуємо таку ієрархію рівнів територіальної організації приміської зони:



Рис. 17.1. Модель приміської зони Івано-Франківська (Закутинська, Сливка 2016: 146)

- 1) територія міської ради;
- 2) околична приміська зона;
- 3) буферна приміська зона;
- 4) периферійна приміська зона;
- 5) територія перспективного зростання приміської зони.

Ми виходили з того, що інтенсивна субурбанізація і урбанізація проявляються в безпосередній близькості до міського ядра, у межах міського ядра. Тут наявні тісні формальні агломераційні зв'язки між населеними пунктами, а міський спосіб життя проявляється найбільш виразно. За межами міської ради, відбуваються процеси інтенсивної субурбанізації і рурбанізації. Їх наслідком є формування околичної приміської зони, а її розміри залежать від величини і ступеня соціально-економічного розвитку ядра. За умови наявності інтенсивних соціально-економічних зв'язків приміська зона формує повноцінну агломерацію у вузьких межах. Вона характеризується переважно міським способом життя, але збереженими елементами сільського способу життя.

Навколо приміської зони ми пропонуємо виділяти буферну, яка характеризується впливом субурбанізаційних процесів і помірною рурбанізацією. Ступінь зв'язків в ній з міським ядром помітно менший, ніж у попередній зоні. У буферній зоні існує умовна рівновага між міським і сільським способами життя. За межами буферної зони пропонуємо виділити периферійну зону, в якій відбуваються субурбанізація і рурбанізація низької інтенсивності. Ця зона меншою мірою зв'язана з міським ядром, ніж попередня. Однак наявних зв'язків достатньо, щоб її зовнішню межу вважати одночасно межею міського регіону. У цей регіон входять населені пункти, які мають перспективи за сприятливих обставин для зростання ядра, субурбанізації, урбанізації, а тому можуть стати частиною міської агломерації. Вважаємо доцільним виділити за межами периферійної приміської зони територію перспективного зростання і накладання приміських зон великих і середніх міст. Тут може відбуватися ареальна урбанізація і переважатиме сільський спосіб життя з окремими елементами міського. Сучасні світові тенденції призвели до того, що міста втрачають компактну форму та набувають рис потужних урбанізованих регіонів.

Останнім часом спостерігається зростання невизначеності міських меж унаслідок інтенсивного міського будівництва (*Сливка, Закутинська 2015*). М. Лесечко найголовнішою умовою ефективного управління розвитку міста визначає “виявлення міста як цілого, а потім встановлення його адміністративних, юридичних меж, розмірів приміської зони” (*Лесечко 1998*). Отже, місто і його приміську зону у процесі дослідження ми трактуємо як відкриту, складну, гетерогенну, змінну в часі і просторі географічну систему.

В умовах рівнинного положення визначена умовна приміська зона, яка відповідає колу радіусом 20 км. За О. Топчієвим, така від-

стань теоретично аналогічна прийнятим для великого міста межах прояву агломераційного ефекту (Топчієв 2005), який ми аналізували в розрізі 5-км, 10-км, 15-км і 20-км підзон та Північного, Південного, Західного, Східного секторів.

Системне поєднання означених методологічних підходів визначило наступну послідовність етапів дослідження: аналіз позиційних й історико-географічних передумов формування приміської зони та наслідків її історико-географічного розвитку, вивчення демографічного й соціально-економічного потенціалу населених пунктів, визначення критеріїв їх групування за ступенем включення в процес субурбанізації, визначення меж приміської зони..

Для вирішення поставлених завдань використовувались ряд методів дослідження. *Метод формалізації* застосовувався в 312піввідноній обробці кількісної інформації в розрізі кожного населеного пункту. Цей метод полягав у доборі й обробці показників, створення бази даних. За допомогою кластерного аналізу за 12 показниками, що на нашу думку, дають змогу визначити характер прояву субурбанізаційних процесів було здійснено групування. Такими показниками були визначені: природний приріст населення; механічний приріст населення; середня густина населення в межах села; кількість рейсів приміських автобусів за добу; частка зайнятих у промисловості і сфері послуг із усього зайнятого в селі населення; частка маятникових мігрантів у міста від зайнятого населення; частка суб'єктів господарської діяльності у розрахунку на тис. осіб.; забезпеченість селянських домогосподарств худобою; забезпеченість селянських домогосподарств сільськогосподарськими угіддями; частка земель промисловості у земельному фонді селищних рад; частка земель садових кооперативів у земельному фонді селищних рад; забезпеченість будинків централізованими водопостачанням і водовідведенням.. Унаслідок кластерного аналізу ми отримали багаторівневу ієрархічну 312піввідкацію, яка відображає найбільш суттєві особливості 312піввідношень312нья між об'єктами. За допомогою методу моделювання і формалізації ми провели обрахунки, які відобразили певні кількісні 312піввідношеньня, а іноді й якісні закономірності розміщення різних форм і типів господарств, розселення і життєдіяльності населення в приміській зоні Івано-Франківська.

При обґрунтуванні меж субурбанізованих зон застосовано математико-картографічне моделювання, в основі якого лежить розрахунок показника напруги поля демографічного впливу. Цей показник характеризує силу впливу міста, що залежить від величини міс-

та і розраховується за формулою (17.1) (Ныльмик 1969; Джаман 2003):

$$EB = HA / R^2 AB, \quad (17.1)$$

де EB – напруга, яка створюється центром A в точці розміщення населеного пункту B ; HA – людність міста A ; RAB – відстань між центром A і поселенням B . При розрахунку напруги поля демографічного впливу м. Івано-Франківська бралась до уваги відстань від центру до інших населених пунктів за автомобільними шляхами.

Виробничу спеціалізацію сіл можна оцінити, враховуючи характер зайнятості населення. Визначаючи тип села за зайнятістю населення, ми застосували формулу, за допомогою якої обчислили середньозважений ранг (R) кожної сфери зайнятості для населених пунктів умовної приміської зони (Геренчук та ін. 1975):

$$R \approx \frac{\sum_i R_i d_i}{\sum_i d_i} \quad (17.2)$$

де d_i – частка i -ої сфери зайнятості (%) у загальній зайнятості працездатного населення; R_i – порядковий номер (ранг) за величиною d_i . Щоб обчислити середньозважений ранг, усі галузі розміщують за величиною частки зайнятих у порядку від найбільшого до найменшого значення d_i . При цьому сума всіх d_i повинна становити 100 %. Чим вищий середньозважений ранг, тим більше галузей, які визначають тип зайнятості в тому чи іншому селі. Наприклад, якщо $R=1$, то в селі домінує одна сфера зайнятості, коли ж $R=2,3$ – дві сфери, $R=3,1$ – три. Результати обчислень дали змогу згрупувати отримані дані за типами сіл за сферою зайнятості їх населення. Отже, запропонована нами формула для визначення урбанізованості сільських населених пунктів матиме такий вигляд (Геренчук та ін. 1975):

$$U=(A+B+V)/3, \quad (17.3)$$

де U – рівень урбанізованості села за критерієм зайнятості населення, A – частка маятникових мігрантів від усіх зайнятих, B – частка зайнятих у несільськогосподарських видах діяльності в межах села, V – частка зайнятих у суспільному виробництві від чисельності мешканців села.

Статистичні дані для проведення дослідження були зібрані в Державній службі статистики України, Головному управлінні статистики в Івано-Франківській області, Департаменті містобудуван-

ня та архітектури м. Івано-Франківська, Українському державному науково-дослідному інституті проектування міст “ДПРОМІСТО” (Івано-Франківська філія), Управлінні держкомзему в м. Івано-Франківську, селищних радах та розділена за такими видами: демографічні показники за населеними пунктами; благоустрій вулиць сільських населених пунктів; зайнятість окремих категорій сільського населення; показники природного руху та міграції сільського населення; зайнятість населення за видами економічної діяльності; кількість суб’єктів господарської діяльності, розташованих у сільських населених пунктах; структура сільськогосподарських угідь; забудовані землі та інші показники. На основі статистичних матеріалів була запропонована картографічна модель територіальної організації природних і суспільних явищ субурбанізованої зони у радіусі 20 км навколо Івано-Франківська, за основу якої взята топографічна карта (масштаб 1:200000, 1:250000) Івано-Франківської області. Картохема дає можливість виявити закономірності, які відображаються в характеристиці мережі поселень, у специфіці формування і розвитку функціонально-просторової структури системи поселень приміської зони та процесів субурабанізації.

Шляхом опитування 400 респондентів було виявлено систему чинників та факторів, які впливають на субурбанізацію Івано-Франківська. У виданні “Субурбанізація в просторовому вимірі: Івано-Франківськ і його околиці” (2016 рік) відображено результати опитування, здійсненого упродовж 2012 році. Також у 2016 році було здійснено інтернет-опитування респондентів-городян, які є користувачами соціальної мережі Facebook (січень 2016 року) щодо мотивації просторової поведінки івано-франківців (анкета доступна за посиланням: <https://docs.google.com/forms/d/1mUjuF6gVIGe6FqiD6TsWdlG58RjhhJoWlfmzC98Rl8o/edit>).

За відсутності консолідованих даних державних служб і управлінь щодо ціноутворення на ринку землі в Івано-Франківській області, ми використали метод контент-аналізу для оцінки вартості земельних ділянок за даними провідної рекламної газети області “Афіша Прикарпаття”. База даних формувалася зі змісту оголошень про продаж земельних ділянок у квітні протягом 15 років (2000–2011 роки). Ми не брали до уваги ціну житлових приміщень, оскільки вона залежить не лише від місця розташування, але від вартості самого будівництва, а також інших суб’єктивних чинників. Натомість ціна землі під забудову точно вказує на мотиваційну складову учасників ринку.

Суспільно-географічні аспекти функціонування і розвитку приміської зони Івано-Франківська

Серед основних чинників формування приміської зони визнані: географічне положення, яке детермінує передумови розвитку; адміністративний статус міста, який впливає на формування інфраструктури населеного пункту; ретроспективні особливості заселення населених пунктів приміської зони, які визначають взаємодію населення та території і мають характер суспільно-географічного процесу; демогеографічні особливості розвитку приміської зони.

В. Яворська систематизувала регіони України за співвідношенням міського і сільського населення та встановила, що з 1970 року Івано-Франківська область відноситься до рурально-урбанізованого типу регіонів України (*Яворська 2013: 179-180*). Приміська зона Івано-Франківська має сприятливі географічні умови для інтенсивної субурбанізації: рівнинний характер території, сприятливий клімат, густу річкову мережу, достатню залісненість. Від часу заснування (1662 рік) місто поступово переймало на себе функції адміністративного, соціально-економічного центру області, тому спостерігається тренд щодо зростання кількості населення і розширення території. При цьому збільшується вплив міста на його приміську зону.

Чисельність населення міста складала у 2015 році 228 тис. осіб. У межі Івано-Франківської міської ради входять п'ять навколишніх сіл: Вовчинець, Угорники, Микитинці, Крихівці, Хриплин. Натомість, окреслена нами 20-км умовна приміська зона охоплює території семи районів (Тисменицького, Богородчанського, Глумацького, Надвірнянського, Коломийського, Галицького, Калуського). Усього тут знаходиться 78 сільських рад, два міста (Івано-Франківськ, Тисмениця) три селищні ради (Богородчани, Єзупіль, Лисець).

Геодемографічна ситуація в умовній приміській зоні характеризується зниженням народжуваності, зростанням смертності та зменшенням природного приросту. Фіксується помітне зростання чисельності населення у південних і західних передмістях у межах 5-км і 10-км підзон у групі великих і дуже великих сіл. Мало місце зростання середньої людності у більшості сіл у 5-км і 10-км підзонах, зменшення – у 15-км та 20-км. Високі темпи зростання чисельності сільського населення мають місце за рахунок додатного механічного приросту. У межах умовної приміської зони знаходиться чотири міські центри. У двох із них за останні 30 років відбулося зростання населення (у селищі Богородчани (+77 %) та м. Тисмениця

(+22 %)), а ще у двох – деурбанізація (селища Єзупіль (-14,6 %) і Лисець (-0,3 %)).

За розрахованими для кожного населеного пункту показниками напруженості поля демографічного впливу Івано-Франківська нами здійснено виокремлення трьох зон різноманітної напруженості. Висока та середня напруженість поля демографічного впливу збігаються з адміністративними межами Івано-Франківської міської ради і приміського Тисменицького району, а низька напруженість поширюється за межі Тисменицького району (*Zakutynska et al. 2014*).

За межами свого населеного пункту працює більшість зайнятого сільського населення всіх підзон (5-км – 64 %; 10-км – 81 %; 15-км – 60 %; 20-км – 60 %) приміської зони Івано-Франківська. Порівняно менша кількість таких осіб у 5-км підзоні пояснюється поширенням промислових зон Івано-Франківська на близькі села (Ямницю, Хриплин, Микитинці, Загвіздя) і, відповідно, більшою кількістю робочих місць у межах цих населених пунктів (*Закутинська 2014*).

Івано-Франківська приміська система розселення організувалась із шістьох рангових систем. Близькість до обласного центру міста Тисмениці та селища Богородчани зумовила процес їхнього перетворення у міста-супутники обласного центру.

У більшості сіл переважає руральний тип зайнятості населення. Лише у селах Загвіздя, Драгомирчани, Сілець, Побережжя, Березівка сформувався промислово-обслуговуючий тип зайнятості населення. Значний рівень урбанізованості сільських населених пунктів характерний для ряду сіл (Сілець, Тязів, Павлівка, Старий Лисець, Березівка, Черніїв, Пшеничники, Підпечери, Підлужжя, Добровляни – Тисменицького району; Камінне, Тисменичани – Надвірнянського району; Хриплин, Микитинці, Івано-Франківської міської ради). Констатуємо наявність своєрідної осі з населених пунктів такого типу, яка простягнулась з півночі на південь умовної приміської зони Івано-Франківська.

Для більшості мешканців умовної приміської зони Івано-Франківська головною є трудова діяльність, яка пов'язана з маятниковими міграціями в обласний центр. Це зумовило позитивну динаміку кількості легкових автомобілів у приватній власності (так у приміському Тисменицькому районі впродовж 1990-2008 років їх кількість зросла у чотири рази). Однак для багатьох мешканців головним засобом пересування є громадський транспорт: приміські автобуси, тролейбуси та дизельні поїзди. Зараз у більшості напрям-

ків переважають автобусні перевезення. Встановлено, що 38,2 тис. осіб (31 % від усього населення умовної приміської зони) потенційно можуть скористатись послугами приміського залізничного сполучення, виходячи із критерію 4-км пішохідної доступності залізничної станції від найближчих населених пунктів. Скасування “Укрзалізницею” зупинок приміських поїздів на семи станціях призвело до погіршення транспортної доступності обласного центру для приблизно 14 % мешканців умовної приміської зони. На основі даних про регулярність автобусних сполучень між населеними пунктами, встановлено просторові відмінності у транспортному забезпеченні окремих територій регіону, зокрема 69,0 % респондентів витрачають на дорогу до місця праці чи навчання до 30 хв., 29,3 % – до 1 год. 1000 % опитаних вважають прийнятним час добирання до місця призначення в межах однієї години.

Згідно радянських містобудівних планів розвиток приміської зони упродовж 1980–2010 років мав би охоплювати більш віддалені території, ніж окреслена нами 20-км зона. Однак плани виявилися надто оптимістичними, тому що, наприклад, Тлумацький, Галицький, Надвірнянський райони знаходяться серед аутсайдерів введення житла на початку XXI ст., а реальним лідером по цьому показнику є Тисменицький район, що повністю входить у 20-км зону.

Дані соціопитування підтверджують наявність ментальної межі активних субурбанізаційних процесів, яка проходить на відстані в межах 15-км підзони. Найвиразніші прояви субурбанізації у вигляді появи міських забудовників спостерігається у 5-км підзоні. В інших підзонах основними забудовниками є місцеві мешканці. Згідно даних опитування мешканців міста встановлено, що 50 % респондентів прагнуть переселитись на постійне місце проживання в межах 20-км приміської зони, а для 77,6 % респондентів основним бажаним типом житла в її межах є власний будинок у селі з присадибною ділянкою, для 15,5 % – обгороджене котеджне містечко.

У межах умовної приміської зони Івано-Франківська формується 13 розселенських структур, які характеризуються злиттям житлової забудови. Фактично відбувається формування Івано-Франківської агломерації. Забудова здійснюється у вигляді таунхаусів і котеджних містечок. Більшість сіл (47 сіл) характеризуються позитивною динамікою забезпечення мешканців житловою площею. Багатоповерхова забудова представлена у декількох селах. Констатуємо появу феномену “другого житла”, тобто наявності і міського, і сільського помешкання в одній сім’ї. Істотною рисою

субурбанізації є перетворення дачних кооперативів у повноцінні, з точки зору проживання у них, помешкання.

Однак котеджна забудова в межах умовної приміської зони Івано-Франківська випереджає розвиток інженерної інфраструктури. Благоустрій населених пунктів з боку якості доріг, їх освітлення, забезпечення інтернетом, наявності водопроводу, каналізації тощо у більшості випадків не відповідає критеріям міського способу життя. Єдиним вирішеним питанням благоустрою є газифікація (80 % господарств). Результати соціопитування вказують на пріоритетність для мешканців проблеми покращення благоустрою, насамперед для мешканців 5-км підзони.

Дані контент-аналізу рекламних оголошень щодо цін на земельні ділянки дозволили простежити будівельний і ціновий бум в приміській зоні Івано-Франківська упродовж 2004–2009 роки. Найдорожчими для забудовників є 5-км і 10-км підзони з переважанням південно-східного напрямку (рис. 17.2). Після 2009 року відбувалося помітне зниження ціни, що зумовлене наслідками економічної кризи. Отже, субурбанізація істотно залежить від економічного чинника.

Нами встановлено, що рівень забезпечення соціальними закладами зменшується з віддаленістю від Івано-Франківська. Констатуємо незадовільний стан забезпечення сіл умовної приміської зони Івано-Франківська дитячими дошкільними закладами. Спостерігається тен денція щодо переходу дітей на навчання в школи Івано-Франківська. Це створює вагомі незручності у вигляді щоденних маятникових міграцій школярів і ускладнює функціонування приміських шкіл. За межами Івано-Франківської міської ради немає жодного закладу середньої професійної освіти чи вищого навчального закладу, що не відповідає загальносвітовим тенденціям. Сільські будинки культури і бібліотеки мали б забезпечити духовні культурні потреби сільського населення. Однак їм важко конкурувати із відповідними закладами Івано-Франківська. Як наслідок, в освіті і культурі передмістя залежні від міста. Система медичного обслуговування населення умовної приміської зони Івано-Франківська містить центральну обласну лікарню, дві центральні районні лікарні, дві міські лікарні, одну сільську дільничну лікарню, дві поліклініки, 17 амбулаторій сімейної медицини, 62 ФАПІ. Установлено факти невідповідності рівня медичної установи чисельності населення. Розвиток торгівлі і мережі закладів харчування в умовах ринкової економіки є досить динамічним, гнучко реагує на потреби населення і в цілому відповідає міському рівню.

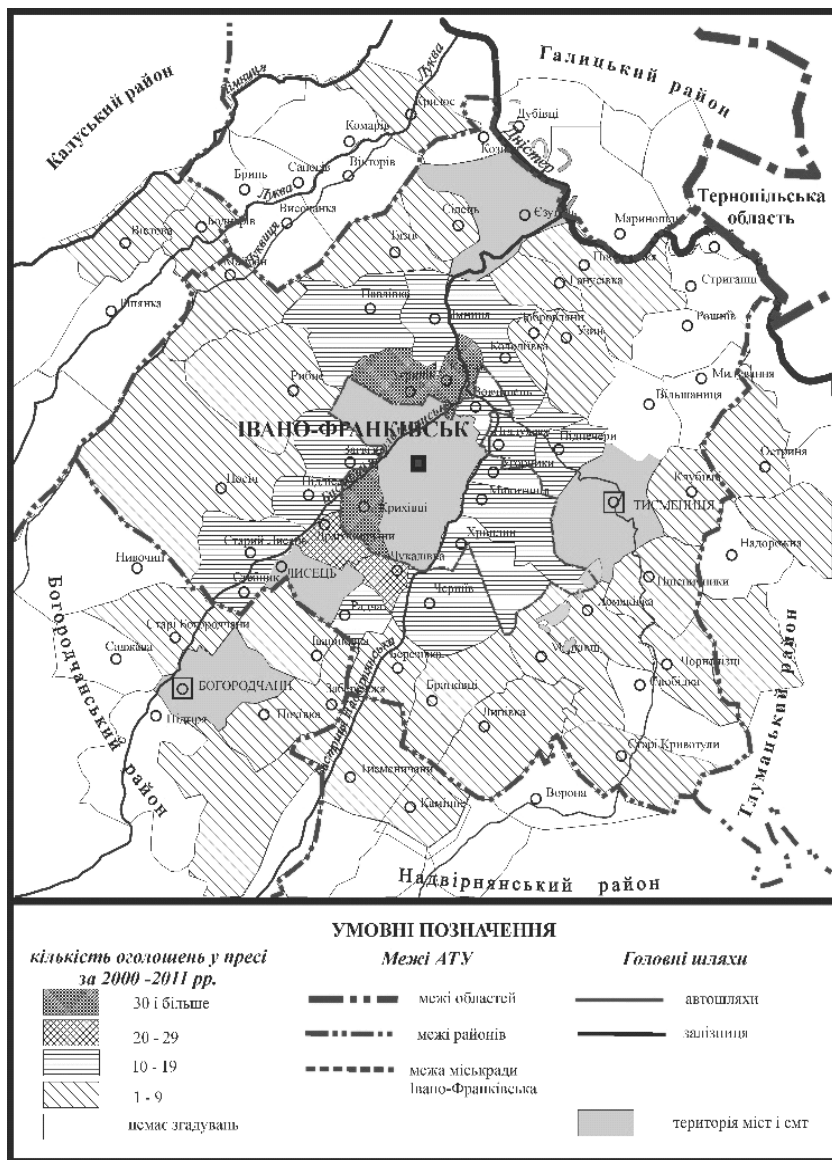


Рис. 17.2. Інтенсивність згадувань населених пунктів у контексті продажу земельних ділянок у весняний період впродовж 2000–2015 років

Спостерігаємо чітку просторову закономірність щодо зменшення забезпечення сільськогосподарськими угіддями мешканців умовної приміської зони Івано-Франківська у напрямку від перифе-

рії до ядра, що відображає зміну способу життя від сільського до міського через обмеження можливостей для сільського господарства у безпосередній близькості від Івано-Франківська. Щодо структури землекористування, то з віддаленням від обласного центру частка ріллі та багаторічних насаджень зменшується, натомість збільшується частка пасовищ та перелогів. Аналогічно до просторових тенденцій землекористування фіксується зменшення поголів'я домашніх тварин у підсобних господарствах, що також указує на втрату ознак традиційних видів трудової діяльності.

Межі і просторова організація приміської зони Івано-Франківська

Встановлено межі прояву субурбанізаційних процесів навколо Івано-Франківська. Задля цього із масиву статистичних показників обрано 15 показників, які згруповані у шість блоків, що відображають рівень субурбанізації. За даними бальної оцінки виявлено, що обраним критеріям міського способу життя відповідають 20 сільських населених пунктів. Вони суттєво відрізняються від інших рівнем охоплення субурбанізаційними процесами, що дало можливість встановити реальні межі субурбанізації. Виділено також буферну зону з певною рівновагою міського і сільського способу життя (19 населених пунктів), решту населених пунктів 20-км зони віднесемо до периферійної зони (рис. 17.3). Всього площа приміської зони Івано-Франківська становить 147,01 км², а чисельність населення 51,6 тис. осіб.

За допомогою методу кластерного аналізу виділено два кластери субурбанізованої зони (рис. 17.4). Для першого кластеру характерне поєднання руральних і міських видів діяльності населення. Другий кластер представлений двома типами населених пунктів. Тип 2.1 характеризується розвитком промисловості і сфери послуг та функціонально-виробничими зв'язками з Івано-Франківськом. Тип 2.2 згідно дерева поєднання поділяється на два підтипи. Зокрема, 2.2.1 характеризується значною інтеграцією до соціально-економічної системи Івано-Франківська. Підтип 2.2.2 в свою чергу розділяємо на два види населених пунктів. Серед них вид 2.2.2.1 характеризується виразною аграрною спеціалізацією господарства у поєднанні з маятниковою, трудовою міграцією. Вид 2.2.2.2 характеризується невисоким демографічним показником, втратою сільськогосподарської спеціалізації, інтегрованістю до соціально-економічної системи міста.

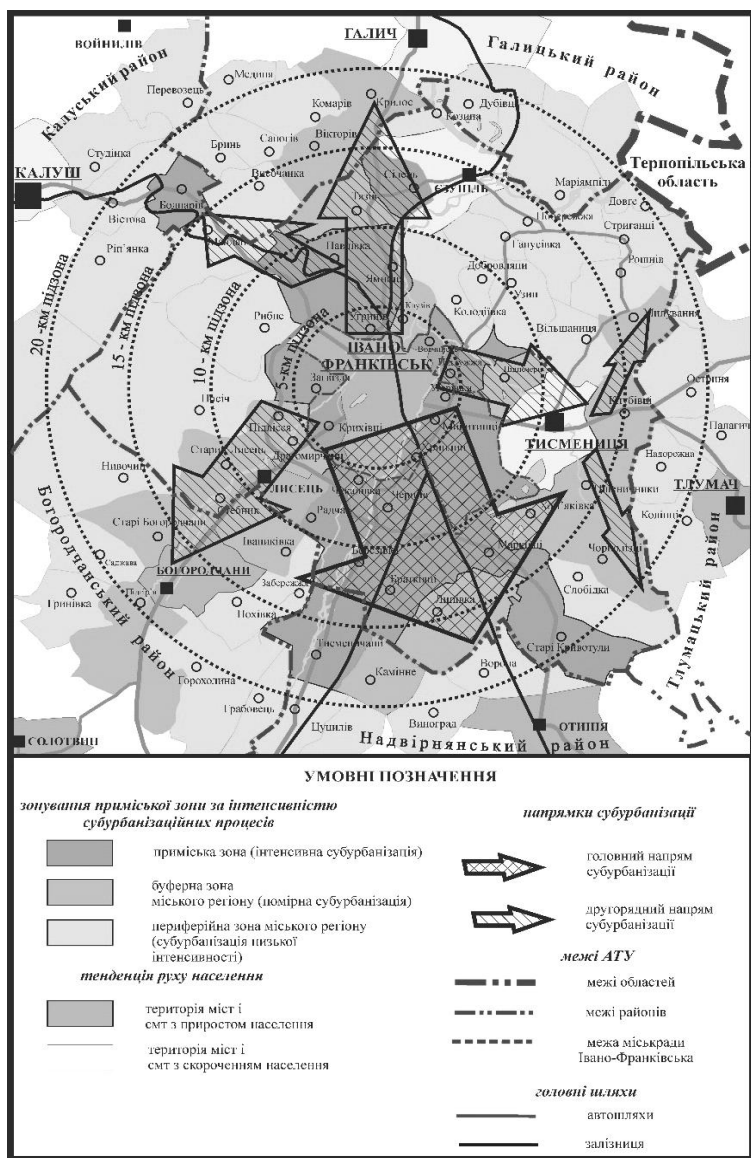


Рис. 17.3. Головні напрямки субурбанізації у приміській зоні Івано-Франківська (Закутинська, Сливка 2016: 172)

Морфологічно приміська зона Івано-Франківська не відповідає уявленню про певну ідеальну конфігурацію, а є чотирьохпроменевою неправильною фігурою з одним анклавом у с. Боднарів. Ефект субурбанізації проявляється на відстані 20–25 км від Івано-

Франківська домінуванням південного і південно-східного напрямків субурбанізації, наявністю зовнішніх ядер, які є центрами притягання субурбанізації (м. Тисмениця, селища Єзупіль, Лисець, Богородчани).

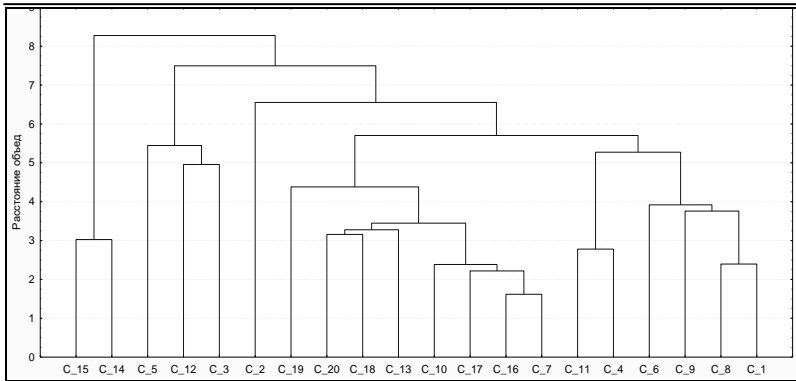


Рис. 17.4. Дерево поєднань за результатами кластерного аналізу для 20 сіл приміської зони Івано-Франківська методом повного зв'язку

C_1 – с. Вовчинець, C_2 – с. Крихівці, C_3 – с. Микитинці, C_4 – с. Угорники,
 C_5 – с. Хриплин, C_6 – с. Загвіздя, C_7 – с. Підлужжя, C_8 – с. Угринів,
 C_9 – с. Павлівка, C_10 – с. Радча, C_11 – с. Чернів, C_12 – с. Ямниця,
 C_13 – с. Чукалівка, C_14 – с. Березівка, C_15 – с. Сілець, C_16 – с. Марківці,
 C_17 – с. Братківці, C_18 – с. Тисменичани, C_19 – с. Старі Кривотули,
 C_20 – с. Боднарів

Аналіз функціонального зонування приміської зони Івано-Франківська кінця 1970-х років показує, що в цілому зона містобудівного освоєння була визначена коректно. Як правило виділені в минулому сільськогосподарські зони генплану збігаються із визначеними нами периферійними зонами міського регіону і утворюють зовнішній концентр приміської зони. Виокремлення рекреаційних зон мало низку недоліків і не відповідає сучасним уявленням про потреби рекреації міського населення. У межах 20-км зони Івано-Франківська є підстави виділити зелені клини чи коридори між ядром і урбоекосистемою та зеленою зоною у західному, північному і північно-східному напрямках.

Встановлено актуальні проблеми розвитку приміської зони Івано-Франківська. Серед першорядних – відсутність Генплану її розвитку. Діючий Генплан втратив свою актуальність у 2011 році. Новий Генплан необхідний з огляду на потребу координації соціально-економічної політики сільських, селищних і міських рад, що вхо-

дять у приміську зону. Проблемою розвитку приміської зони залишається розвиток транспортної інфраструктури, стан якої сьогодні не стимулює швидкі темпи субурбанізації, а також недосконала соціальна інфраструктура. У приміській зоні бракує закладів дозвілля, що ставить під сумнів, здатність передмість бути самодостатніми в аспекті задоволення соціальних потреб місцевого населення. В межах приміської зони Івано-Франківська відсутні сучасні високотехнологічні підприємства або ж науково-промислові комплекси. Наявні виробництва представлені традиційними галузями – харчовою і будівельною. Присутня низка невирішених проблем із розмежуванням земель Івано-Франківської міської ради і суміжних територій. До найгостріших із них віднесемо відсутність резервних ділянок міського кладовища Івано-Франківська та для полігону твердих побутових відходів.

Новий генплан приміської зони Івано-Франківська повинен врахувати європейський досвід розвитку урбанізованих територій: стимулювання розвитку міських функцій населених пунктів у зоні субурбанізації; ефективне планування громадського транспорту шляхом вдосконалення організації руху приміських автобусів, поїздів, тролейбусів, покращення їх рухомого складу; удосконалення телекомунікаційних мереж; зменшення екологічного тиску з боку шкідливих виробництв; посилення охорони природних ресурсів; залучення культурних ресурсів до соціально-економічного розвитку; підвищення ефективності використання енергетичних ресурсів; заохочення туризму; обмеження впливу природних катастроф. Виходячи з “Європейської хартії міст II”, слід забезпечити солідарний розвиток між населеними пунктами приміської зони та Івано-Франківськом шляхом створення відповідних колегіальних органів та розробки спільної стратегії соціально-економічного розвитку для міського регіону Івано-Франківська.

Серед пріоритетів розвитку приміської зони Івано-Франківська – реалізація промислових і логістичних проєктів у межах Хриплинського промислового вузла. Нагальними заходами для розвитку транспортної інфраструктури є будівництво автодоріг і мостів у районі сіл Підлужжя, Клузів, що дасть змогу не лише розвантажити місто від транзитних потоків, але покращить географічне положення зазначених сіл.

Найперспективнішими напрямками субурбанізації є Тисменицький, Богородчанський, Надвірнянський. Ймовірно, переважатиме садибна забудова з вклиненням багатоповерхової за умови вдосконалення інженерної інфраструктури (централізоване водопостачан-

ня, каналізаційні мережі), що потребуватиме державних і приватних інвестицій та істотно залежатиме від макроекономічної ситуації у державі.

До пріоритетних завдань розвитку приміської зони належить забезпечення рівного і справедливого доступу всіх мешканців до освітніх медичних закладів і закладів культури. Це б забезпечувало гармонійний розвиток передмість як перехідної форми територіальної організації населення між селом і містом.

Отже, місто і його приміська зона формують територіальну систему, в якій ключовими функціональними елементами є ядро (Івано-Франківськ) і низка різнорангових в адміністративному, демографічному, соціально-економічному відношеннях поселень. Ступінь зв'язаності згрупованих у зони населених пунктів з ядром, характер способу життя населення дозволяють виокремити серед них приміські, буферні та периферійні поселення. Ядро здійснює помітний вплив на зміну способу життя населення приміської зони від сільського до міського, що називаємо урбанізаційним ефектом. Наслідком субурбанізації є формування Івано-Франківської міської агломерації та виокремлення міського регіону, тому більшість мешканців зв'язані повсякденною участю з міським ядром.

Івано-Франківськ характеризується сприятливими передумовами для подальшого розвитку субурбанізації. У межах умовної приміської зони Івано-Франківська упродовж 30 років спостерігається помітне зростання чисельності населення. В умовах низького рівня урбанізації області можна спрогнозувати подальше зростання обласного центру, а отже і прояви субурбанізації. Населені пункти, які ближче розташовані до міського ядра (переважно у межах 5-км і 10-км підзон) характеризуються більш виразними ознаками впливу субурбанізації. Специфіка трансформаційних процесів у приміській зоні полягає у важливій ролі дачних кооперативів, як резерву для появи субурбанізованих передмість. Зараз у межах приміської зони Івано-Франківська є лише кілька прикладів таунхаусів і котеджних містечок, але з часом їх кількість зростатиме, в т.ч. і за рахунок перепрофілювання дачних кооперативів. Головним напрямком субурбанізації приміської зони Івано-Франківська є південно-східний. Інші напрями зумовили зіркоподібну форму приміської зони, що відображає ефект поширення субурбанізації вздовж транспортних магістралей у вигляді променів. Однак, відсутність Генплану приміської зони Івано-Франківська є серйозним обмеженням для розвитку міста.

- АЛАЕВ, Э. Б. (1983): *Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь*. Москва, Мысль, 290 с.
- ПІСТУН, М. Д., ШИПОВИЧ, Є. Й. (ред.) (1982): *Географія Української РСР*. Київ, Вища школа, 303 с.
- ГЕРЕНЧУК, К. І., РАКОВСЬКА, Е. М., ТОПЧІЄВ, О. Г. (1975): *Польові географічні дослідження*. Київ, Вища школа, 248 с.
- ГУДЗЕЛЯК, І. (2008): *Географія населення*. Львів, Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 232 с.
- ДЖАМАН, В. О. (2003): *Регіональні системи розселення: демогеографічні аспекти*. Чернівці, Рута, 392 с.
- ДРОБЫШЕВСКАЯ, Т. В. (2005): *Основы городской политики*. Донецк, ООО “Юго-Восток”, 269 с.
- ЗАКУТИНСЬКА, І. І. (2014): *Субурбанізація в приміській зоні Івано-Франківська*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Львів, 20 с.
- ЗАКУТИНСЬКА, І. І., СЛИВКА, Р. Р. (2016): *Субурбанізація в просторовому вимірі: Івано-Франківськ і його околиці*. Київ, Логос, 216 с.
- БАТУЛЛІН, Ш. І. (2007): *Визначення меж і напрямів розвитку міської агломерації. Землеустрій і кадастр, №2: 25-36*.
- ЛАЗОР, О. Д., ЛАЗОР, О. Я., ЧЕМЕРИС, А. О. (2007): *Територіальна організація влади в Україні*. Київ, Дакор, 576 с.
- ЛЕСЕЧКО, М. Д. (1998): *Методологічні підходи до управління розселенням*, У: *Долішній, М. І. (ред.) Регіональна політика України: наукові основи, методи, механізми*. Частина 2. Львів, с. 43-51.
- НЫММИК, С. Я. (1969): *Региональные системы поселений как каркас районообразования. Вестник Московского университета. Серия 5. География, № 3: 35-45*.
- ОЛІЙНИК, Я. Б., СТЕПАНЕНКО, А. В. (2000): *Вступ до соціальної географії*. Київ, Знання, 204 с.
- ПЕРЦИК, Е. Н. (2009): *Геоурбанистика*. Москва, Академия, 432 с.
- ПЕТРИШИН, Г. П. (ред.) (2006): *Історичні архітектурно-містобудівні комплекси*. Львів, Львівська політехніка, 212 с.
- ПОСАЦЬКИЙ, Б. (2007): *Простір міста і міська культура (на зламі ХХ-ХХІ ст.)*. Львів, Львівська політехніка, 208 с.
- СЛИВКА, Р. Р., ЗАКУТИНСЬКА, І. І. (2015): *Соціально-просторова диференціація українського міста як конфліктогенний чинник*. У: *Регіон-2015 Суспільно-географічні аспекти*. Харків, с. 23-25
- ТОПЧІЄВ, О. Г. (2005): *Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики*. Одеса, Астропринт, 632 с.
- ЯВОРСЬКА, В. В. (2013): *Регіональні геодемографічні процеси в Україні. Кам'янець-Подільський, Аксіома, 383 с*.
- MATLOVIČ, R. (2000): *Transformačné procesy intaurbánných štruktúr Prešova ako odrazcelospoločenských zmien v ostatnom decéniu. Urbánne a krajinné štúdie*. Prešov, s. 27-38.
- SÝKORA, L. (2009): *Post-Socialist Cities*. Kitchin, R., Thrift, N. *International Encyclopedia of Human Geography*. Elsevier, pp. 387-395.
- ZAKUTYNSKA, I., SLYVKA, R., ZAYACHYK, M. (2014): *Social-Geographic Bases of Agricultural Profile Formation in Suburban Zones of Big Cities within Ukrainian Agro-Industrial Regions (Through the Example of the City of Ivano-Frankivsk)*. *International Journal of Agriculture and Griup Sciences*, Vol. 7: 1434-1438.

18. Від ”розірваного“ простору до метрополізації і субурбанізації: Херсонська міська агломерація \ у нових вимірах урбогенезу

Дар'я Мальчикова, Ігор Пилипенко

Специфічною просторовою умовою розвитку процесів субурбанізації Херсонської міської агломерації є наявність лінійної перешкоди – гирлової частини річки. Гирлова система Дніпра є унікальним утворенням, яке стало базою для формування своєрідних систем розселення із домінуючим центром і особливими просторовими закономірностями формування умов життєдіяльності населення міських агломерацій. У пригирлових регіонах специфікою комунікаційних мереж систем розселення є подолання лінійної перешкоди або “порогового кордону”. Вирішення транспортної проблеми завдяки будівництву автомобільного мосту у 1986 році, стало не лише основою формування Херсонської міської агломерації, але і забезпечило комунікативність і зв'язність Херсонського регіону, визначило нові умови урбогенезу, реалізації метрополітенських функцій обласного центру і стало поштовхом до виникнення нових форм субурбанізованого простору. Властивості геопростору зумовили просторові вектори розвитку субурбанізації Херсона, а саме: західна та східні вісі вдовж правого берега Дніпра; південна лівобережна вісь, розвиток якої зобов'язаний подоланню лінійної перешкоди. Унікальна ознака субурбанізації Херсона – це її сезонний характер, пов'язаний з освоєнням і використанням заплави Дніпра як величезного масиву дачних поселень. Фактично, дачі стали літніми “резиденціями” міських мешканців, де сезонність проживання визначалась вегетаційним періодом садових культур. З важливого джерела продовольчого забезпечення міських мешканців дачі стали виконувати рекреаційну та сельбищну функції сезонного характеру.

Ключові слова: зв'язність простору, субурбанізація, просторові осі субурбанізації, сезонна субурбанізація, метрополізація, Херсон

Специфічною просторовою умовою розвитку процесів субурбанізації Херсонської міської агломерації є наявність лінійної перешкоди – гирлової частини річки. Гирлова система Дніпра є унікальним утворенням, яке стало базою для формування своєрідних систем розселення із домінуючим центром і особливими просторовими закономірностями формування умов життєдіяльності населення міських агломерацій. В пригирлових регіонах специфікою комунікаційних мереж систем розселення є подолання лінійної переш-

коди або “порогового кордону”. Вирішення транспортної проблеми завдяки будівництву автомобільного мосту у 1985 році стало не тільки основою формування Херсонської міської агломерації, але і забезпечило комунікативність і зв’язність Херсонського регіону. Ця подія визначила нові умови урбогенезу, реалізації метрополітенських функцій обласного центру і стала поштовхом до виникнення нових форм субурбанізованого простору. Властивості геопростору зумовили просторові вектори розвитку субурбанізації Херсона, а саме: західна та східні вісі вдовж правого берега Дніпра; південна лівобережна вісь, розвиток якої зобов’язаний подоланню лінійної перешкоди.

Дослідницькі питання даної роботи полягають в наступному:

- аналіз концепцій та теорій, що характеризують сучасні особливості процесу субурбанізації та вибір гіпотез для апробації на матеріалах Херсонської агломерації;
- обґрунтування системи методів, підходів та прийомів аналізу просторової диференціації сільської місцевості Херсонської області під впливом обласного центру;
- характеристика Херсону як центру Херсонської обласної системи розселення та визначення впливу властивостей міста, адміністративно-територіального устрою області, фізико- та суспільно-географічного положення регіону дослідження на особливості перебігу процесів субурбанізації;
- виявлення та характеристика зміни стадій урбанізації в межах Херсонської агломерації;
- обґрунтування висновків у відповідності до мети та завдань дослідження, визначення подальших напрямків дослідження агломерації в рамках нових виявлених наукових проблем.

Теоретичним підґрунтям дослідження стали концепції стадій урбанізації Дж. Джиббса та стадій урбанізації в метрополітенському регіоні Л. Ван ден Берга, які знайшли свою апробацію в роботі К. Мезенцева та О. Гаврилюка (*Мезенцев, Гаврилюк 2015*). Динамічний характер перебудови всього комплексу соціально-економічних відносин, у тому числі в системі “місто-село” та “місто-субурбія” (*Клюйко 2014; Мезенцев, Клюйко 2013; Сажнев 2002*) дозволяє обґрунтувати гіпотезу, що, по-перше, запропоновані стадії урбанізації мають універсальний характер; по-друге, в умовах нашої країни зміни стадій (можливо і декількох) відбуваються дуже швидко.

У дослідженні використовувались традиційні для суспільної географії картографічний і математично-статистичні методи. Викорис-

тання методів математичної статистики (кореляційного і регресійного аналізу) здійснено для оцінки залежності між показниками відстані між обласним центром, населеними пунктами зони субурбанізації та вартістю земельних ділянок і їх розмірами. Картографічний метод використовувався для візуалізації просторових особливостей транспортного сполучення субурбії з метрополітенським центром, виявлення просторових вісей субурбанізації. Просторовий аналіз субурбанізації, виділення меж та картографічна інтерпретація транспортного сполучення в межах впливу Херсона частково виконано за методикою, що детально розроблена і апробована на матеріалах Івано-Франківська українськими вченими І. Закутинською та Р. Сливкою (*Закутинська, Сливка 2013*).

Опрацювання і відображення статистичної інформації здійснено за допомогою пакету програм MapInfo Professional, Microsoft Excel. Фактичним матеріалом стали офіційні документи і робочі матеріали Головного управління статистики в Херсонській області, матеріали конференцій, зарубіжні та вітчизняні публікації. Проведено польове дослідження дачних масивів заплавної частини зони субурбанізації Херсона з метою виявлення специфічних рис її розвитку.

До Херсонської міськради включено місто, чотири селища міського типу, шість селищ і три села. У 2016 році тут проживало 333,4 тис. осіб, з яких міське населення складало 96,6 %. Власне населення самого міста Херсона демонструє довготривале скорочення своєї чисельності і вже стало меншим за 300 тис. (в місті проживає 294,9 тис. осіб). Херсонська міськрада стабільно демонструє незначні позитивні показники сальдо міграцій, перш за все, за рахунок внутрішньорегіональних переміщень населення. Показники позитивного сальдо міграцій нівелюються природним скороченням населення.

Слід відзначити загальну периферійність Херсона і Херсонської області, що суттєво впливає на всі аспекти соціально-економічного розвитку цього регіону. Так, Херсонська область має слабке неелектрифіковане залізничне сполучення зі столицею України та іншими регіонами, значні відстані ускладнюють автомобільне та автобусне сполучення для регіону. В аеропорті Херсона стабільні лише зовнішні авіарейси до Стамбула. Відносно позитивною рисою транспортно-географічного положення Херсона є його розподільча функція, перерозподіл пасажирського трафіку рекреантів в літній період.

Впливовим чинником розвитку процесів субурбанізації є специфіка суспільно-географічного положення Херсона, що має дуже ексцентричне положення відносно географічного центру та центру населеності Херсонської області. Крім того, слід відзначити незначну (до 70 км) відстань до Миколаєва, який демографічно та економічно є потужнішим обласним центром.

Специфічною рисою Херсону, яка суттєво впливає на інтенсивність та просторові градієнти процесу субурбанізації, є відносно низька густина населення. Важливим для субурбанізаційних процесів є виділення Білозерського району, який, будучи поділений на дві нерівні частини Херсонською міськрадою, фактично виконує функції приміського району. Сполучення між частинами цього району відбувається через обласний центр, що сприяє розвитку субурбанізації, хоча й зменшує зв'язність території області. Варто зазначити і про формування Каховсько-Бериславської міської агломерації, яка задовольняє значну частку соціально-економічних потреб населення північних та східних периферійних районів Херсонської області. Ця агломерація має вигідне центральне географічне положення, є місцем одного з двох транспортних переходів між лівобережжям та правобережжям Дніпра в межах Херсонської області (Машкова 2008).

Сучасний розвиток сполучення дозволяє нам виділити субурбію в межах ізолінії одногодинної витрати часу на подолання відстані до обласного центру. На *рис. 18.1* відображено характер транспортного сполучення центру з субурбією. Інтенсивність транспортного сполучення дозволяє виділити осі (просторові вектори) субурбанізації. Основний просторовий вектор субурбанізації проходить вдовж правого берега Дніпра і охоплює території Херсонської міськради та Білозерського району. Його конфігурація визначається береговою смугою, а в умовах Сухого Степу детермінована природними умовами і ресурсами заплави (Мальчикова 2005).

Південна вісь, з розподільчим центром у м. Олешки (до 2016 року – Цюрупинськ), набула інтенсивного розвитку після введення в 1985 році автомобільного мосту, який з'єднав в нижній течії Дніпра лівий та правий береги. Слід підкреслити важливу роль, яку ця споруда відіграє для Херсонської області. До її побудови автомобільне сполучення могло відбуватися лише через греблю Каховської ГЕС, що збільшувало пробіг з Олешків до Херсона з сучасних 12 км до 120 км до 1985 року.

Однією з особливих рис положення Херсонської області є розміщення в межах Нижньої течії Дніпра та Каховського водосхови-

Ща. Гирло річки є унікальним природним утворенням, яке стає базою для формування неповторних суспільних відношень, в результаті взаємодії яких із природним середовищем складаються своєрідні гирлові системи розселення із домінуючим центром. Серед природних передумов та ресурсів гирлової зони, що впливають на специфіку систем розселення, слід виділити такі, що на нашу думку, є найважливішими: наявність ресурсів різного якісного складу на відносно обмеженій території (правий і лівий береги в гирловій зоні практично завжди знаходяться у різних фізико-географічних таксонах високого рангу); геологічна та геоморфологічна будова передбачають різний характер прояву геологічних процесів (високий берег – денудація, низький – акумуляція); практично необмежені водні ресурси, що особливо важливо за умов аридності клімату та формуванні первинної мережі населених пунктів. Негативним є вплив труднощів, що виникають в роботі транспорту, скорочення транспарентності території, її зв'язності.

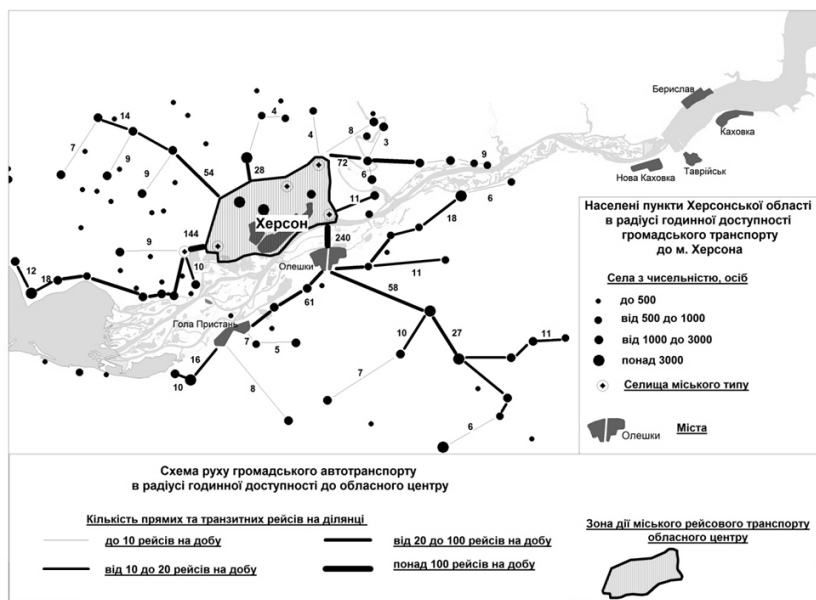


Рис. 18.1. Автомобільні зв'язки Херсона з приміською зоною в межах годинної транспортної доступності

У межах Херсонської міськради знаходяться автомобільний та залізничний мости. Автомобільний міст був зданий в експлуатацію

у 1985 році, а тому його вплив на зміни різних сторін територіальної організації суспільства в межах регіону продовжуються.

Херсон, як головний центр систем розселення, що розташований на правому березі річки в межах гирлової частини, “контролює” точку розгалуження ріки, верхню частину дельти, місце формування її нижніх рукавів. Друге за розміром місто регіону (Олешки) розташоване на протилежному березі і, фактично, перетворилося на місто-супутник центру системи розселення. Третє місто (Гола Пристань) знаходяться на лівому березі практично в приморській смузі (Пилипенко 2010). Процес освоєння території та формування транспортного каркасу в подібних регіонах є результатом подолання “порогового кордону” (за Родоман 1982). В даному випадку ми маємо справу зі спробою подолання географічної границі, яка відділяє об’єкти з різними якісними складовими. Безумовно, це не лише прискорило процеси субурбанізації в північній осі, а стало головним фактором, передумовою розвитку. Інтенсивність автобусного сполучення цієї осі з Херсоном підтверджують 240 регулярних щоденних приміських рейсів, які проходять по мосту, з подальшим розгалуженням вглиб хінтерленду та вдовж лівого берега Дніпра.

Базуючись на припущенні про субурбію в межах годинної доступності до Херсона, визначимо її склад. Насамперед, до субурбії входять передмістя Херсона, які охоплюють населені пункти Херсонської міськради, територія Білозерського району, практично весь Олешківський район, за виключенням Новомаячненської селищної ради, Голопристанська міськрада та Гладківська, Малокопанська, Великокардашинська, Новозбур’ївська і Старозбур’ївська сільради Голопристанського району.

Територія субурбії концентрує в собі високий демографічний і розселенський потенціал. Так, загальна чисельність населення перевищує 150 тис. осіб. Саме в зоні субурбанізації Херсона знаходяться найбільші сільські населені пункти області – села Чернобаївка Білозерського району (10,1 тис. осіб на 01 січня 2015 року), село Нова Збур’ївка Голопристанського району (7,8 тис. осіб), село Великі Копані (5,7 тис. осіб) (Богадьярова, Мальчикова 2006). При середньобласній людності сільського населеного пункту 632 особи, середня людність села в Херсонській міськраді складає 1383 особи, в Олешківському районі – 1292 особи, в Білозерському – 1058 осіб (Пилипенко та ін. 2007).

У рамках концепції стадій урбанізації Дж. Джиббса (Gibbs 1963) та стадій урбанізації в метрополітенському регіоні (за Л. Ван ден Бергом та ін.) (Van der Berg et al. 1982) нами було проаналізова-

но динаміку частки населення центра агломерації та складових субурбії, а саме: правобережної, лівобережної та власне передмістя Херсону (*табл. 18.1*) за період з 1979 по 2016 роки. Проміжними часовими зрізами ми обрали роки переписів населення (1989 та 2001), а також 2006 рік, в який спостерігалась одна з найкращих ситуацій щодо відтворення населення в Херсонській області за період після перепису 2001 року.

Зробимо деякі методологічні пояснення. Концепції, на які ми спираємося, значною мірою оперують показниками міграцій і переселенськими процесами в напрямку місто-село, метрополіс-субурбія тощо. В сучасних умовах обліку і реєстрації населення практично не можливо відслідкувати такий баланс механічного руху населення в конкретних парах просторових одиниць (населених пунктів) в системах місто-передмістя, приміська зона-місто та їх зворотніх варіаціях. Тому наша гіпотеза про швидкі зміни стадій субурбанізації буде базуватися на системі показників співвідношення, а саме: частках населення складових метрополіс-субурбія, співвідношенні частки населення метрополісу та субурбії та часових змінах запропонованих показників. При цьому ми розуміємо, що міграції в процесі змін часток населення в окремих складових мають латентний характер.

Отже, населення Херсона демонструє збільшення своєї ролі в період з 1979 по 1989 роки з 0,27 до 0,29. За цей період частка субурбії залишилась незмінною (0,14), завдяки чому співвідношення метрополіс/субурбія зросла з 1,91 до 2,00 (населення Херсона вдвічі переважає чисельність субурбії) (*табл. 18.1*).

У період з 1989 по 2001 роки, на нашу думку, відбувається зміна стадій урбанізації в Херсонській агломерації, яка характеризується різновекторними трендами в частці населення субурбії і власне Херсона. Так, субурбія збільшила свою частку в населенні Херсонської області до 0,15, а Херсон – навпаки, зменшив до 0,28. Завдяки цьому співвідношення метрополіс/субурбія стало меншим не лише порівняно з 1989 роком, але й порівняно з 1979 роком. Подальший період до 2016 року демонструє продовження зафіксованої тенденції, а саме: частка населення Херсона практично стабілізувалась на рівні 0,28, а частка населення субурбії, за рахунок зростання ролі Лівобережжя та передмістя збільшилась до 0,17. Це призвело до зниження показника співвідношення між містом та зоною субурбанізації з 1,88 у 2001 році до 1,67 у 2016 році.

Дозволимо зробити припущення, що згідно концепції Дж. Джиббса про стадії розвитку урбанізації, ми спостерігаємо пе-

рехід стадій урбогенезу в агломерації. В період з 1979 року (а напевно, і раніше) по 1989 рік Херсонський метрополіс знаходився на третій стадії урбанізації, яка характеризується швидкими темпами росту головного міста та скороченням чисельності сільського населення. В період з 1989 року по 2001 рік спостерігалось зменшення демографічної ваги центрального, головного міста і зростання ролі приміської зони, особливо передмістя, що дозволяє зробити припущення про початок четвертої стадії. П'ята стадія характеризується деконцентрацією міського населення, зростанням концентрації населення в позаагломераційних територіях, з загальною часткою міського населення понад 75 %.

Таблиця 18.1. Динаміка частки населення Херсона і його субурбії в чисельності населення Херсонської області, 1979–2016 роки

	Частка населення Херсонської області в системі Херсон–субурбії				
	1979	1989	2001	2006	2016
Всього по області	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
Херсон (власне місто)	0,27	0,29	0,28	0,28	0,28
Правобережна частина субурбії (Білозерський район)	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
Лівобережна частина (Олешківський район, з частиною Голопристанського)	0,06	0,06	0,06	0,06	0,07
Передмістя (населенні пункти Херсонської міськради, окрім Херсона)	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04
Субурбії, разом	0,14	0,14	0,15	0,16	0,17
Відношення чисельності населення Херсону до субурбії	1,91	2,00	1,88	1,81	1,67

Відповідь про те, в якій стадії урбогенезу знаходиться Херсонська агломерація можна буде отримати в подальших дослідженнях, але вважаємо, що темпи змін надзвичайно швидкі. В той же час, ми повинні усвідомлювати, що зміна відношень між складовими системи відбувається також і за рахунок природного та механічного

скорочення населення. Про зростання ролі передмістя в Херсонській агломерації опосередковано свідчить факт створення тут у 2009 році громадського об'єднання “Передмістя”, в яке ввійшли голови сільських і селищних рад Херсонської міськради. Безумовно, це об'єднання створювалось з політичною метою, але існуючі об'єктивні, цілком закономірні конфлікти і протиріччя між центром і периферією та зростаюча роль передмістя знайшли своє інституціональне оформлення у створенні громадського об'єднання.

Важливу роль в якості чинника і передумови субурбанізації відіграє фактор наявності і вартості земельних ресурсів, а конкретніше – земель під забудову. З часів роботи І. Тюнена (Тюнен 1926) відомо про вплив відстані до ресурсів і, навпаки, до центра споживання на вартісні показники. На *рис. 18.2* продемонстровані залежності між відстанню до Херсона та вартістю однієї сотки землі під забудову (в доларах США) (*рис. 18.2а*) і середнім розміром земельної ділянки під забудову (в сотках, 0,01 га) (*рис. 18.2б*). Для аналізу було обрано територію правобережної субурбії, оскільки вона має континуальний характер, знаходиться в практично однакових агрокліматичних умовах. Крім того, лівобережна субурбія – специфічний регіон, де завдяки неглибокому заляганню підземних вод високої якості, на піщаних малопродуктивних ґрунтах сформувався район вирощування овочевих культур, для якого характерна в 10–12 разів більша концентрація за середньоукраїнський показник. Цей факт суттєво впливає на зайнятість населення і формування системи розселення.

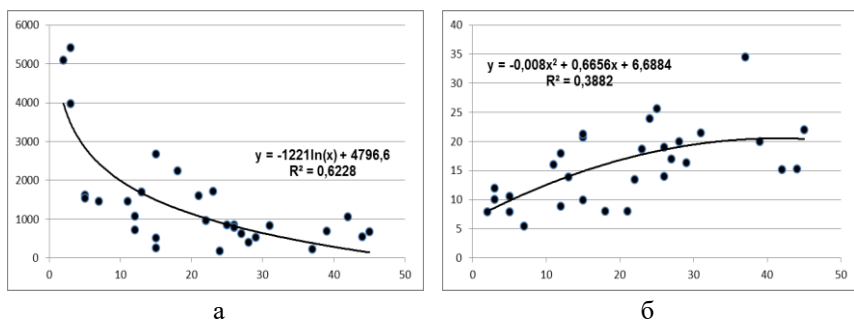


Рис. 18.2. Просторові залежності та градієнти змін вартості і розміру земельних ділянок Херсонської агломерації

а – залежність між відстанню до Херсона і вартістю однієї сотки землі під забудову (у доларах США); б – залежність між відстанню до Херсона і середнім розміром земельної ділянки під забудову (у сотках, 0,01 га)

У парі ознак "відстань–вартість" простежується цілком очікувана логарифмічна зворотна залежність з високим показником коефіцієнта кореляції, який дорівнює 0,79. Фактично, надвисоку вартість демонструють передмістя та населені пункти субурбії, що знаходяться в радіусі 20 км від Херсона. За цією межею вже практично не зустрічаються високі ціни (понад 1000 доларів США за 0,01 га). Навпаки, із збільшенням відстані зростає середній розмір ділянки під забудову, хоча і сила зв'язку тут значно менша, а коефіцієнт кореляції складає 0,62.

Сезона субурбанізація. Унікальна якісна ознака субурбанізації Херсона – це її сезонні особливості, пов'язані з освоєнням і використанням заплави Дніпра, як величезного масиву дачних поселень. Загальна кількість ділянок, наданих для ведення "садівництва" громадянам в межах нижньої течії Дніпра складає понад сто тис.! Фактично, дачі стали літніми "резиденціями" міських мешканців, де сезонність проживання визначалось вегетаційним періодом садових культур та в, середньому, тривала з третьої декади квітня до кінця жовтня. З важливого джерела овочів та фруктів для міських мешканців дачі стали виконувати переважно рекреаційну та частково селітебну функції сезонного характеру. Слід відзначити, що законодавчо закріплене право громадянам України офіційно реєструватися (прописуватися) за адресами дачних ділянок юридично підсилює субурбанізаційні властивості дачних масивів. Плавні, які довгі десятиліття роз'єднували лівий і правий береги нижнього Дніпра, зараз перетворилися на масив сезонної субурбанізації, в якому вже виникає і розвивається інфраструктура, що забезпечує його функціонування (транспорт, у тому числі, таксі, заправні станції для моторних човнів, торгова мережа, побутове обслуговування тощо). Так, пункти роздрібної торгівлі (хоча б один) зустрічаються на кожному "причалі" – територіальній одиниці дачних поселень. Їх типовий асортимент – хліб та хлібобулочні вироби, крупи, борошно, консерви, сірники, оцет та кришки для скляних банок (для консервування фруктів та овочів), цукор, алкогольні напої. Слід відзначити, що більшість таких "торговельних об'єктів" працює нелегально.

Нерентабельність річкових пасажирських перевезень катерами "Укррічфлоту" призвела до появи нових організаційних і технічних форм транспортування. Власники моторних човнів, часто самі дачники, організують примітивні саморобні причали та займаються перевозом дачників. На *рис. 18.3* продемонстровано такий причал та процес посадки на борт приватного човна.



Рис. 18.3. Приватні човни – основний засіб перевезення дачників Херсона (фото авторів)

Внутрішня субурбанізація. Суттєвий вплив на розвиток субурбанізації здійснює особливість забудови Херсона. Вона не є типовою для міст України і вирізняється значною часткою приватної низькоповерхової забудови. Фактично, в місті існують значні територіальні резерви для розвитку "внутрішньої" субурбанізації, яка відрізняється від класичного визначення субурбанізації просторовими векторами, але якісно є тотожним явищем. Так, у 2014 році загальна площа земель під житловою забудовою в Херсоні складала 2748,14 га, з них під одно- та двоповерховою забудовою – 2069,66 га або 74,13 % (Клименко 2015). На представленому фото (рис. 18.4) відображено типову для приватного сектора забудову Херсона. Центральна частина міста також є одним із багатьох суцільних масивів "одно- та двоповерхового міста", де одночасно співіснують як старі, так і сучасні заможні будинки разом із ділянками, що не використовуються за цільовим призначенням.

На фото (рис.18.4) можна побачити просторовий потенціал розвитку внутрішньої субурбанізації міста, адже занедбані ділянки безпосередньо межують з новобудовами сучасного котеджного типу, з добудовами і перебудовами відносно старих одноповерхових приватних будинків. Невисокий земельний податок в місті дозволяє роками утримувати незабудовані ділянки, очікуючи шансу на вигідну ціну їх продажу. Слід відзначити, що зображена на фото територія – це фактично центр Херсона. Безумовно, наявність таких значних просторових ресурсів для розвитку внутрішньої субурбанізації з відносно невисокою щільністю населення в Херсоні буде

стримувати інтенсивність процесу субурбанізації в регіоні дослідження.



Рис. 18.4 Типова приватна забудова Херсона (фото авторів)

Отже, як використання і апробація різного роду концепцій і моделей стадій урбогенезу є корисним для розуміння перспектив подальшого розвитку урбанізації як в Україні в цілому, так і в окремих регіонах. Для просторового аналізу процесів урбогенезу на регіональному рівні доцільним є поєднання математично-статистичних методів обробки інформації з картографічним та методами польових досліджень, оскільки в субурбанізованих регіонах існує велика кількість суб'єктивних, непрямих ознак, що визначаються лише в результаті власного спостереження.

Урбогенез в Херсонській агломерації визначається сукупною дією різних факторів. Насамперед, природних, що діють через конфігурацію річкової сітки та сформували правобережну і лівобережну вісі субурбанізації, а населені пункти вдовж Дніпра на обох берегах формують смугу суцільного заселення. Херсонська агломерація знаходиться на третій – початку четвертої стадії урбогенезу, яка характеризується розвитком субурбії та передмістя. Специфічною рисою Херсона є розвиток сезонної (дачної) субурбії, яка заповнила просторовий вакуум між лівобережним та правобережним векторами Херсонської агломерації. Важливим нюансом, що суттєво стримує розвиток субурбанізації або впливає на її якісні та кількісні сторони є наявність в межах власне міста Херсона просторових можливостей для так званої "внутрішньої субурбанізації".

- БОГАДЬОРОВА, Л. М., МАЛЬЧИКОВА, Д. С. (2006): Специалізація тваринництва господарств населення Херсонської області в межах зон впливу міських поселень. *Науковий вісник Чернівецького університету*, Вип. 283: Географія: 125-131.
- ЗАКУТИНСЬКА, І. І., СЛИВКА, Р. Р. (2016): Субурбанізація в просторовому вимірі: Івано-Франківськ і його околиці. Київ, Логос, 216 с.
- КЛИМЕНКО, В. М. (2015): Ліхеноіндикаційна оцінка змін якості атмосферного повітря міста Херсона за 20 років. *Чорноморський ботанічний журнал*, Т.11(4): 503-511.
- КЛЮЙКО, Т. І. (2014): Сучасні особливості процесів субурбанізації. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, Вип. 61: 63-66.
- МАЛЬЧИКОВА, Д. С. (2005): Географічні основи кадастру сільськогосподарських земель Півдня України (на матеріалах Херсонської області). Херсон, ПП Вишемирський В. С., 198 с.
- МАШКОВА, О. В. (2008): *Суспільно-географічне дослідження геопросторової неоднорідності умов життєдіяльності сільського населення регіону*. Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Одеса, 182 с.
- МЕЗЕНЦЕВ, К., ГАВРИЛЮК, О. (2015): Тестування моделі диференціальної урбанізації в Україні. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 3(73): 11-26.
- МЕЗЕНЦЕВ, К. В., КЛЮЙКО, Т. І. (2013): Взаємодія «город – сельская местность»: от урбанизации к пост-субурбанизации. В: *Социально-экономическая география в XXI веке*. Москва–Ростов-на-Дону, с. 168-174.
- ПИЛИПЕНКО, І. О. (2010): Оцінка зміни периферійності адміністративних одиниць на прикладі Херсонської області. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, Вип. 57: 31-33.
- ПИЛИПЕНКО, І. О., МАЛЬЧИКОВА, Д. С., ЄРМАКОВА, С. Л., та ін. (2007): *Географія Херсонщини*. Херсон, ПП Вишемирський В.С., 221 с.
- РОДОМАН, Б. Б. (1982): Основные типы географических границ. В: *Географические границы*. Москва, Изд-во МГУ, с. 73-80.
- САЖНСВ, М. Л. (2002): *Функціональний взаєморозвиток сільських та міських місцевостей Мелітопольського суспільно-географічного регіону (методика та аналіз)*. Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук. Київ, 21 с.
- ТЮНЕН, И. Г. (1926): *Изолированное государство*. Москва, Экономическая жизнь, 326 с.
- GIBBS, J. (1963): The evolution of population concentration. *Economic Geography*, Vol. 2: 119-129
- VAN DER BERG, L., DREWETT, R., KLAASSEN, L.H., ROSSI, A., VIJVERBERG, C.H.T. (1982): *Urban Europe: A study of growth and decline*. Exeter, Wheaton &Co. Ltd., 162 p.

Частина 4. Нові обличчя міст України

19. Вступ: чи є в Україні місце розумним, зеленим, креативним містам?

Наталія Мезенцева

Місто сприймається як простір можливостей і проблем одночасно. Це територія, де присутні різноманітні досягнення цивілізації, де народжуються нові ідеї та нові ідентичності. Водночас, це простір, де концентруються екологічні проблеми, соціальні негаразди, бідність. У постіндустріальному суспільстві посилюється значимість якості життя, соціальної стабільності та захищеності населення, екологічної безпеки проживання в містах. З іншого боку, зростає увага до якості освіти та кваліфікації мешканців міст, науково-технічного потенціалу міст, інноваційності їхнього розвитку, оновлення міської інфраструктури з використанням найсучасніших технологій. Все це відбувається в контексті тісної співпраці державних, бізнесових структур та громадськості. При цьому стратегія сучасного розвитку міст ґрунтується на збереженні їх культурної ідентичності, автентичності та індивідуальних особливостей. Такі ідеї втілюються в концепціях розумних, зелених, креативних міст, як реакція на виклики виснаження ресурсів, зміни людського потенціалу та забруднення навколишнього середовища. Виникає необхідність розгляду зміни парадигми розвитку міст, сутності концепцій розумних міст, зелених міст, креативних міст.

Сучасна парадигма розвитку міст передбачає відмову від розвитку індустріального міста на користь “нового” міста. *Концепція нового урбанізму (New Urbanism)* використовує людиноорієнтований підхід до планування міст, який на протигагу централізованому плануванню передбачає нежорстке зонування території та залучення громадськості до планування міського розвитку. Новий урбанізм має на меті створення насиченого комунікаціями, саморегульованого міського середовища, яке відповідає інтересам жителів різних соціальних прошарків, статусу, віку тощо.

Ознаками індустріального міста є ресурсоспоживання; вуглецева енергетика; традиційна індустрія; централізовані інфраструктурні мережі; жорстке функціональне зонування території; наявність житлової зони, місць праці та місць відпочинку і спілкування.

На відміну від індустріальних, *нові міста характеризуються іншими ознаками*: ресурсовиробництво; поствуглецева енергетика; постіндустріальна економіка; креативна та інноваційна економіка; розумні інфраструктурні мережі; smart-споживання; гнучка функціональна організація простору, вертикальне зонування, що передбачає поєднання промислової, житлової та комерційної зон; наявність житлової зони, місць праці та публічних просторів; поява “третього місця”; створення креативних кварталів, центрів (районів дизайну і мистецтв).

Концепція “третього місця” передбачає, що “першим місцем” є житло, “другим” – місця прикладання праці, а “третє місце” – це територія, де поєднуються місця відпочинку, місця спілкування та місця роботи. Власне концепція “третього місця” стоїть на позиціях відмови від чіткого функціонального зонування “житло-офіс-підприємство”, тобто відмови від щоденного переміщення жителів міст від місця проживання до місця роботи. На противагу цьому пропонується створення змішаних просторів, де поєднуються житло, офіси, відпочинок, розваги, торгівля тощо.

Ключовими критеріями створення нових міст можна вважати безпечне середовище життєдіяльності, якість життя населення, екологічну безпеку, конкуренцію талановитих, креативних та толерантних жителів.

Конкурентоздатність міста залежить від бачення його майбутнього – стратегії розвитку міста і вміння послідовно її реалізувати. В умовах сьогодення виживають сталі міста (міста сталого розвитку) за рахунок економіки знань, економіки вражень, креативної економіки, зеленої економіки, які сприяють тому, щоб зробити міста безпечними, екологічно стійкими та більш привабливими.

Отже, сучасне розуміння міст як осередків потоків глобальних та локальних взаємодій передбачає, що новітніми трендами міського розвитку є зелені міста, розумні міста, креативні міста, сталі міста. Якими вони є?

Ідеї розумних міст, еко-міст, зелених міст є відповіддю на виклики виснаження ресурсів, змін клімату, забруднення навколишнього середовища. Вони виникли як необхідність вирішення в містах проблем забезпечення питною водою, водопостачання, утилізації сміття та відходів, забруднення повітря, природно-техногенних

негараздів, транспортних заторів, поліпшення стану здоров'я жителів міст.

Поняття “зеленого міста” (green city) передбачає перехід до використання відновлювальних джерел енергії, енергоефективність у всіх сферах життєдіяльності населення, скорочення автотрафіку в місті, використання екобезпечного транспорту, певну архітектуру, дизайн та облаштування публічних просторів. В своєму розвитку такі міста спираються на зелену економіку. В ідеалі зелені міста – це міста з величезними площами зелених насаджень, чистим повітрям, чистою водою, чистою енергією, високою часткою перероблених відходів, зеленим транспортом та, відповідно, здоровими міськими жителями. Ґрунтовно концепція зелених міст розкрита у розділі “Зелена економіка в містах України: міф чи реальність?” (О.Кононенко).

Термін “розумне місто” (smart city) має різні тлумачення, але найчастіше використовується в значенні ефективного високотехнологічного міста. Викликами, які зумовлюють і визначають необхідність реалізації концепції розумного міста, урбаністи вважають: старіння та руйнування інфраструктури; деіндустріалізацію; підвищення прозорості й відкритості влади, вимог до управління містами з урахуванням потреб громадян; відсутність стратегічних підходів до управління містами і, як результат, деградацію міського середовища; нестійкість економіки міст; зниження якості життя міських жителів; суспільний запит на активізацію участі громадян у розв’язанні проблем міст.

Концепція розумних міст передбачає такі складові: розумну економіку (за рахунок впровадження інноваційних технологій в різних галузях і сферах людської діяльності); розумну мобільність (доступність і різноманітність транспортної системи міста); розумних жителів (з високим рівнем кваліфікації, дотримання принципів соціального та етнічного плюралізму, креативність, відкритість мислення, участь у громадському житті); розумний спосіб життя і особисту безпеку; розумне навколишнє середовище; розумне управління (прозоре управління, залучення громадськості до прийняття рішень з метою контролю та оптимізації використання ресурсів і прийняття ефективних управлінських рішень). Відповідно, перевагами концепції розумних міст вважаються прозорість адміністрування та управління містом на основі використання інформаційних технологій; розумна інтеграція інформації між міськими департаментами, використання сучасних систем управління даними та запровадження якісної аналітики подій і процесів у місті; вико-

ристання сучасних технологій для забезпечення безпеки, швидкого реагування на екстрені виклики, своєчасного реагування на проблеми жителів міста; ефективне управління та надання послуг житлово-комунальним господарством, транспортом та іншими об'єктами міської інфраструктури; використання відновлюваних джерел енергії; розвитку адекватної соціальної інфраструктури; залучення громадян до участі у прийнятті рішень.

Одним з популярних підходів до міського планування та пошуку способів поліпшення якості життя міських жителів є креативні стратегії розвитку міст, розуміння сутності яких у різних країнах, містах та міжнародних організаціях ґрунтується на використанні різних підходів. В найширшому значенні під креативними розуміють такі стратегії розвитку міста, які використовують певні інноваційні ідеї, творчий підхід до вирішення проблем з акцентом на розвиток мистецтва, культури, збереження історичної спадщини та унікальності міста.

Ч. Лендрі під *креативним містом* (creative city) розуміє поняття, зосереджене на потенціалі індустрії культури, щоб зробити місто особливим та унікальним (Landry, Bianchini 1995; Landry 2008; Лендрі 2011). Висловлена ним ідея креативного міста полягає у становленні індивідуальності міста через розвиток людського потенціалу, що здійснюється засобами науки, мистецтва, технологій. Е. Претт дотримується іншої точки зору. Він віддає перевагу підходу до креативності з соціальним, культурним та економічним її розумінням, що є доповненням до конкретного соціально-історичного контексту. Серед основних типів стратегій розвитку, характерних для креативних міст, він виділяє такі: увага до культурної та історичної спадщини; економічний розвиток, маркетинг місця та місцева конкуренція; соціальна інтеграція; фокус на індустрію культури і творчості (Pratt 2010, 2011).

Враховуючи різні підходи до трактування поняття “креативного міста”, до основних його ознак можна віднести: наявність креативного класу та розвиток креативної економіки; пріоритетність нематеріальних факторів розвитку; орієнтація на інноваційний розвиток; створення інклюзивних творчих місць; формування креативного міського середовища; збереження культурної спадщини та історичної автентичності міста, його унікальності.

Креативні міста розглядаються як такі, що можуть забезпечити високу якість життя населення та можливості для реалізації його творчого потенціалу. Головне завдання в цьому аспекті полягає у залученні, використанні креативного класу та формуванні креативно-

го міського середовища. Творчі ідеї та проекти, здатність представників креативного класу до креативного мислення та управління фактично формують основу “життєздатності” міста. Обов’язковою умовою функціонування креативного міста є наявність сформованого креативного класу та креативна економіка.

Під поняттям “*креативного класу*” Р. Флоріда розуміє людей, які отримують дохід, займаючись творчістю. На його думку, щоб привабити в місто креативний клас, необхідно стимулювати три “Т”: технології, талант та толерантність (*Florida 2002, 2005: Флоріда 2007*). Кожна з цих складових окремо характеризує певний рівень розвитку, однак лише при наявності усіх трьох можна приваблювати креативний клас та стимулювати економічний розвиток міста.

Для того, щоб функціонувало креативне місто, недостатньо лише концентрації представників креативного класу. Необхідними є реальні результати *креативної економіки* у вигляді інноваційних розробок, високотехнологічних виробництв тощо. Креативна економіка використовує інформацію і знання як ресурси. В центрі уваги креативної економіки знаходяться творчі люди з інноваційними ідеями та винахідливістю. Основними учасниками креативної економіки є бізнесові структури (великі підприємства та корпорації творчих індустрій, малі та середні фірми креативних кластерів), заклади культури (театри, музеї, бібліотеки тощо) та посередницькі агенції, які виконують консультативні функції, аналіз та оцінку можливого чи подальшого розвитку.

Однак, *сучасні концепції розвитку міст не є універсальним рецептом для їх розвитку*. Як правило, вони є теоретичною базою для регенерації окремих невеликих міст, кварталів у містах. Концепції розумних, зелених та креативних міст одночасно можуть бути як стратегіями подолання урбаністичних криз і перетворення міста на комфортний простір життєдіяльності населення, так і супроводжуватися виникненням ряду ризиків розвитку міста.

Основою сталого розвитку суспільства є невід’ємні права людини на життя та повноцінний розвиток. Ціль №11 з сімнадцяти Цілей сталого розвитку країн світу на 2016-2030 роки, схвалених на Саміті ООН, передбачає *забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості та екологічної стійкості міст і населених пунктів (Цілі сталого розвитку... 2015)*. Відчуття безпеки в місті нині стає ключовою ознакою комфортного міського простору. Природно-техногенна безпека, зниження екологічного навантаження, транспортна безпека та звільнення публічних просторів від автомобілів,

запобігання загрозам тероризму – все це сприяє наповненню публічних просторів міст людьми та створює відчуття особистої безпеки в місті.

Концепція нового урбанізму проголошує міський простір суспільним, загальним і комфортним для всіх. Для забезпечення цього містобудівники сформулювали *десять принципів “розумного урбанізму”* (Кайдан 2014):

- принцип балансу з природою передбачає, що міста, як осередки скупчення людей, виробництв, транспорту, відходів та інших результатів людської життєдіяльності повинні знаходити баланс з природою, а не діяти всупереч природі;

- принцип балансу з традиціями полягає у гармонії з культурно-історичною спадщиною;

- принцип використання доцільних технологій стосовно проблем, що виникають з використанням різноманітних ресурсів, в т.ч. і людських;

- принцип соціальної взаємодії у місцях, створених для особистого дозвілля, проведення вільного часу з друзями, романтичних зустрічей та суспільної активності передбачає, що вони повинні мати спеціальні місця у просторовій системі міста;

- принцип ефективності означає досягнення балансу між споживанням енергії, часу та інших ресурсів і підвищенням комфортності життя, безпеки, універсального доступу, продуктивності;

- принцип людського масштабу означає комфортне проживання особи в місті;

- принцип матриці можливостей передбачає, що місто має бути механізмом для особистісного, соціального та економічного розвитку;

- принцип регіональної інтеграції означає, що місто є лише частиною більшої природної, соціально-економічної та культурної системи (регіону), з якою воно пов'язане ресурсообміном та комунікаціями. Саме тому місто повинне проводити адекватну політику з розвитку приміських зон;

- принцип збалансованого руху у місті є необхідним для пошуку балансу та створення відповідної пріоритетності між пішоходами, велосипедистами, громадським транспортом та автомобільним рухом;

- принцип інституціональної інтегрованості передбачає наявність прозорого, підзвітного та ефективного міського управління за участі громади міста.

У даній частині ми спробуємо проаналізувати коло проблем, які пов'язані із новими викликами функціонування великих міст, індустріальних міст, виявити нові тенденції у їх розвитку. Це дасть можливість відповісти на питання, чи є місце в Україні розумним містам (Л. Немець, Н. Гусєва, А. Мазурова, Л. Клочко), зеленим містам (О. Кононенко), якими є перспективи розвитку індустріальних міст, чи потрібен індустріальному Дніпропетровську новий фасад (Л. Зеленська) і чи зможе індустріальний туризм змінити обличчя Кривого Рогу (В. Казаков, В. Пацюк).

- КАЙДАН, Т. (2014): Як побудувати розумне місто. *Хмарочос. Київський міський журнал*. Режим доступу: <http://hmarochos.kiev.ua/2014/10/01/yak-pobuduvati-rozumne-misto-chastina-1/> <http://hmarochos.kiev.ua/2014/11/10/yak-pobuduvati-rozumne-misto-chastina>
- ЛЭНДРИ, Ч. (2011): *Креативный город*. Москва, Издательский дом “Классика XXI”, 399 с.
- ЦІЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ 2016-2030 (2015): *Режим доступу: http://www.undp.org.ua*
- ФЛОРИДА, Р. (2007): *Креативный класс: люди, которые меняют будущее*. Москва, Издательский дом “Классика XXI век”, 421 с.
- FLORIDA, R. L. (2002): *The rise of the creative class: and how it's transforming work, leisure, community and everyday life*. New York, Basic Books, 432 с.
- FLORIDA, R. L. (2005): *Cities and the creative class*. Routledge, 198 с.
- LANDRY, Ch. (2008): *The creative city. A toolkit for urban innovators*. New Stroud, Comedia. 300 с.
- LANDRY, Ch., BIANCHINI, F. (1995): *The Creative City*. London, Demos, 235 с.
- PRATT, A. (2010): Creative cities: Tensions within and between social, cultural and economic development: A critical reading of the UK experience. *City, Culture and society*. Vol. 1(1): 13-20.
- PRATT, A. (2011): The cultural contradictions of the creative city. *City, Culture and society*. Vol. 2(3): 123-130.

20. Нові фасади міста Дніпра

Любов Зеленська

Дніпру як одному з найпотужніших міст України притаманна множинність фасадів. Фасад міста відображає культурно-значимі, природні, економічні полярності міста. "У гарного міста всюди фасад". Про що свідчать сучасні фасади Дніпра? По-перше, про реакцію на економічні та політичні запити глобального, національного, регіонального масштабів; по-друге, про зміну під впливом технологічних інновацій; по-третє, про забезпечення більш сприятливих та комфортних умов життя людей; по-четверте, про створення "паралельних" центрів. Скільки у Дніпра нових фасадів? Питання риторичне... Треба визначити, що ми розуміємо під "новими фасадами", і які вони є. Вважаємо, що новими можна називати фасади, які з'явились впродовж діяльності не менше трьох поколінь, тривалістю кожного приблизно 30 років – набережна Дніпра як транспортна, рекреаційна, комунікаційна артерія, що забезпечила зростання міста у просторі, фасад індустріального Дніпра, сакральні фасади, фасади "комуністичного заповідника" – свідчення ідеологічного будівельного буму – епохи конструктивізму і еkleктики в архітектурі. А ще є нові фасади: наукові, фінансові, спортивні, театральні...

Ключові слова: фасад міста, набережна, індустріальний фасад, сакральний фасад, Дніпропетровськ.

Місту Дніпру – одному з найбільших міст України – притаманна множинність фасадів. Фасади відображають культурно-значимі, природні та економічні особливості міста. На підставі аналізу нових фасадів міст можна створити уявлення про зміни та стан його своєрідного геоурбаністичного портрету. У гарного міста фасади всюди.

Метою даного дослідження є геоурбаністичний аналіз нових фасадів міста на підставі його поєднання з міською візуальною антропологією, коли предметна сфера досліджень звертається до вивчення об'єктів матеріальної культури як візуальних свідочств формування полісів. Ідея міської візуальної антропології пов'язана з проблемою формування об'єктивних і суб'єктивних образів міст. В даній роботі місто Дніпро показано як велике, ключове, індикативне місто України. Однак існують й інші думки. Так, литовський дослідник І. Кінчінас протиставляє "мальовничому Вільнюсу" "містамонстри", до яких відносить Дніпропетровськ, Запоріжжя, Київ. Опис Дніпра І. Кінчінаса, наведений Ю.Сніжком: "Гігант по обид-

ві сторони Дніпра. Величезний залізничний вокзал. Грізна футбольна команда. І все кам'яні стіни, стіни, стіни..." (Снежко 2015: 263). Навряд чи можна погодитись з таким баченням Дніпра. В геоурбаністиці прийнято аналізувати міські поселення об'єктивно і автор надалі намагатиметься бути таким, та чи зможе бути неупередженим, оскільки вже сорок років є частиною соціуму міста.

Мета дослідження вимагає вирішення ряду окремих завдань. *По-перше*, визначення розуміння поняття "нові фасади" міста з акцентом на поняття "фасад". Вираз на перший погляд зрозумілий, але складний та багатогранний. В чому його багатозначність? Ключове слово "фасад" у перекладі з французької означає "чоловий", "лицьовий", "зовнішній вигляд будови". Але воно як багатозначне поняття має безліч інших розумінь: головний, вуличний, садовий, боковий тощо. Виникло багато переносних значень цього терміну, наприклад, "фасад влади", "за фасадом красивих фраз", "річковий фасад". Саме з позицій багатогранності ми й розглянемо нові фасади міста. *По-друге*, що ми розуміємо під "новими фасадами"? Для кого вони нові? Одночасно в будь-якому місті мешкають люди різних поколінь, для яких "нові фасади" – поняття за суттю однакові, але, якщо розглянути конкретні фасади споруд, вони різняться. Покоління в історико-культурному розумінні є співіснуванням та протистоянням у будь-який момент розвитку міста різних соціально-культурних груп, кожна з яких відрізняється віком. Виникає питання, які фасади у Дніпра вважати новими? На наш погляд, ті, що з'явилися протягом останніх 80 років, виходячи з того, що одночасно в місті мешкають три покоління, активний вік кожного з яких відрізняється приблизно на 25–30 років. Кожне покоління відкриває для себе різні місця по-новому. *По-третє*, виокремлення класифікаційних ознак фасадів міста, за якими вони презентуються в даному дослідженні – це ще одне важливе питання. *По-четверте*, значимим є відбір та запровадження зарубіжних методологічних підходів в сучасній геоурбаністиці із залученням їх до аналізу реального міста.

Теоретичні засади дослідження

Геоурбаністика протягом свого розвитку змінювала загальні і конкретні наукові підходи пізнання. Існують десятки парадигм, які використовують науковці з метою найбільш ретельного аналізу об'єкту дослідження геоурбаністики – міст та міських поселень. Сучасна геоурбаністика в умовах сучасної цивілізаційної кризи опинилась перед викликами щодо осмислення цілісності території

міст як місця поєднання природи та людини на підставі взаємодії об'єктивних (природних, фізичних) та суб'єктивних (соціальних) законів. Для вирішення окреслених питань спробуємо використати деякі сучасні методологічні підходи, які запропоновані в сучасній геурбаністиці як трансдисциплінарні, зокрема гетеротопологію (гетеротопію) М. Фуко, теорію “місця пам'яті” П. Нора, а також теорії геосоціології, міської антропології.

Вперше поняття «*гетеротопія*» отримало поширення серед геурбаністів, архітекторів а далі цю ідею підхопили літературознавці (Шестакова 2014). Гетеротопія – це простір, який репрезентований різноманітними образами, причому образи можуть бути слабо сумісними або зовсім несумісними, наприклад, в уяві різних представників соціуму (окремої групи в залежності від вікових, гендерних, професійних, соціокультурних особливостей). Схожим за суттю є поняття М. Бахтіна “гетероглосія”, яке означає простір, “суверенітет голосів”, в якому взаємодіють різні ідеї й кожна повинна бути почута (Бахтин 2002: 505). У даному дослідженні поняття “гетеротопії” та “гетероглосії” ми спробували використати з геурбаністичних позицій з метою формування єдиного складного образно-змістовного конгломерату – архітектурно-символічного, географічного за суттю образу міста як “напластування” (“нашарування”) міських візуальних локальних образів. Саме в межах локальних просторів (локусів) виникають особливі взаємовідношення простору та часу. Поняття гетеротопія є не просто “модою”, а дієвим інструментом практичних досліджень, ефективним дослідницьким засобом імажинальної географії (географії образів).

Ідея “*місць пам'яті*” має певну подібність до поняття “гетеротопія”. Вона отримала поширення з початку 1980-х років для позначення місць, з якими певна група людей пов'язує свої спогади, цінності. Зміст місць пам'яті формують численні артефакти та, навіть, люди, які зберігають свою специфічну інформацію про місто. П. Нора вважає, що місцями пам'яті можуть бути також окремі покоління як “носії пам'яті” (Нора 2005). Запропонований П. Нора підхід може бути використаний для формування територіальних (державних, регіональних, локальних) географічних образів.

Наступний підхід пов'язаний з ідеями О. Тоффлера щодо прискорення у сучасному світі зміни знань, образів, в тому числі візуальних (Тоффлер 2002: 89). Виникає питання, як передавати старі знання та образи щодо міста новим поколінням мешканців, якщо в сучасних реаліях вони живуть та працюють в ситуації швидкоплинних змін та оновлення інформації? На нашу думку, спираючись на

підходи О. Тоффлера, необхідно швидше переходити від консервативних освітніх ідеологій, коли знання розглядаються як “майно суспільства”, до ліберальних освітніх ідеологій, коли знання є “знаряддям для соціальних та економічних реформ”.

Низка сучасних теорій міст формується на перетині *геоурбаністики* та *геосоціології*. Вони розглядають міста як складні поліфункціональні утворення. Ґрунтовний аналіз теорій міст наведений в роботі Є. Трубіної (*Трубина 2011: 83-84*), яка робить висновок, що на сучасному етапі досліджень вчені бачать менше сенсу у створенні узагальнюючих теорій міст, ніж у дослідженні місцевих, часткових особливостей конкретних міст. Ми вважаємо таку тенденцію логічною і більш продуктивною в сучасних умовах. При цьому важливим моментом є розуміння відносин між містом та регіоном його впливу. Традиційно протиставляються два погляди: місто як ядро регіону, з якого воно отримує необхідні для розвитку ресурси (чиказька школа), та існування нерозривного зв'язку між містом та регіоном (лос-анджелеська школа). Однак, специфічним для міста є й особливий стиль життя, який ґрунтується на соціальних зв'язках людей.

Є. Трубіна в монографії “Місто в теорії: досліди осмислення простору” порушує питання щодо відношення понять місто та креативність, спираючись на роботу П. Холла “Міста в історії цивілізації”, де аналізується “зліт” креативності в різних містах світу (*Трубина 2011: 251-252*). Умовами “зльоту” креативності в містах є зосередження мешканців не лише на нагальних практичних проблемах, а й готовність населення підтримувати творчі проекти з ефективним використанням спільних грошей; відсутність авторитарних режимів; стрімке накопичення капіталу; концентрація амбіцій людей; наявність харизматичних особистостей та ін. Ідеї П. Холла в інтерпретації Є. Трубіної імпонують автору, оскільки дають можливість з'ясувати особливе місце міста Дніпро серед інших великих міст України – так званих “індикативних” міст, які є “локомотивами”, що визначають розвиток країни в цілому та її окремих макро-регіонів (*Нудельман, Криштон 2015: 104*). Важливими з точки зору даного дослідження є ідеї А. Лефевра щодо відмови від метафори “місто як контейнер” в розумінні простору та переходу до нестатичного простору, пов'язаного як з досвідом людей, які проживають в ньому, так і з історією міста.

Ґрунтуючись на аналізі візуальної міської антропології К. Лінч у книзі “Образ міста” висуває ідею, що люди “читають” місто як текст і відмічають в пам'яті межі, ареали, домінуючі точки і

об'єкти, що є розпізнавальними (Линч 1982). Саме ці об'єкти здатні формувати сильний та стійкий образ у свідомості кожного спостерігача. В даному дослідженні ми намагаємось виокремити такі фокусні (ключові) “нові фасади” Дніпра, які є символами міста. Такі символічні об'єкти можна назвати “позиційними вершинами міста”, хоча вони не завжди візуально привабливі.

Теоретичні засади, на які ми спираємось в даному дослідженні, дозволяють нам розглянути фасади великого міста під різними кутами зору, що поєднуються ідеєю про місто як географічний простір, в якому співіснують архітектурні, природні, ідеологічні, енергетичні, топонімічні об'єкти, а головне – формується соціально-культурний простір, що поєднує людей різних поколінь, які жили та живуть в місті.

Різноманіття “нових фасадів” міста, де хочеться жити: традиції та інновації

Розглянемо фасади з точки зору аглютинації – явища в психології, що пов'язане зі об'єднанням (“сплавленням”) в єдине ціле різних думок, якостей, частин, образів, іншими словами, комбінуванням множини фасадів. Як в калейдоскопі кожний бачить при зміні кута власну картину з одних і тих же фрагментів, так і різноманітність фасадів дозволяє формувати різні образи міста. Фасади, в сучасному розумінні, є не лише зовнішнім виглядом архітектурних споруд. Вони по-різному виглядають весною, влітку, восени, взимку, тому можна говорити про *сезонні фасади*. Різноманіття фасадів притаманне і Дніпру. Спробуємо їх розглянути з різних кутів зору, додавши враження від фасадів видатних особистостей, які їх і створювали. Фасади проектувались архітекторами, тому є *фасади іменні*: фасади О. Красносельського, П. Нірінберга, О. Дольника та ін. Фасади можна розглядати в різні часи доби, і тоді з'являться *нічні фасади*, які дають світловідчуття за рахунок особливого модернового підсвітлювання. Зовсім по-новому виглядають сучасні архітектурні споруди на Катеринославському бульварі у вечірні години з різнокольоровим підсвітлюванням, яке періодично змінюється. Існують *медіа фасади*, у які органічно вбудовані дисплеї з анімаціями, відео, текстами. Прикладом нового медіа фасаду в центрі міста є торговельний комплекс (ТЦ) “Пасаж”, на фасадах якого розміщені великі екрани, один з яких є найбільшим в Україні (площею 110 м², за Родионов 2013) і прикрашає центральну площу міста з 2011 року. ТЦ “Пасаж”, зведений на місці магазину «Дитячий світ», фасади якого були прикладом пізньої радянської

еклектики. Слід визнати, що в місті багато *фасадів* “*комуністичного заповідника*” – це свідчення ідеологічного будівельного буму – епохи конструктивізму і еклектики в архітектурі, коли керівництво міста намагалось підвищити таким чином свій престиж. Будівля колишнього Міністерства чорної металургії УРСР (яке тоді знаходилось у Дніпропетровську), споруджена в 1950-х роках, обрамовує центральну площу міста (нині площу Героїв Майдану), але водночас закриває панораму Свято-Троїцького Кафедрального собору (збудованого в 1845 році на місці дерев'яної церкви 1791 року). Варто згадати, що у 1862 році поруч с храмом була побудована дзвіниця, яка стала найвищою спорудою Катеринослава того часу.

Нові *панорамні фасади* найкраще презентують мегаполіс з панорамних точок огляду, де вигляд фасадів зовсім інший ніж з вулиці. Місто має не повсякденний вигляд з оглядових майданчиків. Їх у місті декілька: житловий комплекс “Башти” (висотою понад 100 м, *рис. 20.1*), найбільший у Європі єврейський центр “Менора” (з 22-поверховою баштою висотою 77 м), торгівельно-розважальний центр “Мост-Сіті” тощо. З оглядових майданчиків хмарочосів можна побачити сучасні *фасади забудови комфортного поселення з рисами садиб і міської інфраструктури* – “Золоті ключі”.

Підземні фасади також є ознакою Дніпра, однак на відміну від багатьох метрополісів світу, поки що неможливо стверджувати про широке використання підземного простору міста. Можна лише навести окремі вдалі приклади симбіозу наземної забудови, підземної інфраструктури й природного простору в рамках єдиного міського ландшафту. Місто Дніпро має метрополітен протяжністю сім кілометрів та шістьма станціями, який функціонує з 1995 року. Значення метрополітену важко переоцінити, оскільки він з'єднує залізничний вокзал з житловими масивами та промисловими підприємствами. Нажаль, підземні фасади метрополітену навряд чи можна назвати привабливими, естетичними, оскільки вони нагадують епоху “розвинутого соціалізму”. XXI століття потребує нових підземних фасадів у вигляді паркінгів і підземних стоянок для автомобілів, які вкрай необхідні місту.

До підземних фасадів міста Дніпра відноситься й залізничний тунель довжиною близько 800 метрів в балці Тунельна, який прорізає один з найвищих міських пагорбів між житловими масивами Перемога, Тополя та Сокол.

Важливим міським фасадом є набережна Дніпра протяжністю 27 км. Місто Дніпро, як і будь-яке місто, що виникло на берегах величезної ріки, приречене “вписуватись” у прибережні природні

ландшафти. Річка Дніпро виконує функцію домінанти, яка визначає тренди розвитку візуального вигляду міста. Набережна – головний та вагомий фасад міста, який можна номінувати як *прибережний*. Набережна Дніпра – це водночас транспортна, рекреаційна, комунікаційна артерія. Фасади Набережної краще розглядати з води або з мостів, що, як мереживо над Дніпром, з'єднують Лівобережну та Правобережну частини міста та прикрашають його. Вид з Дніпра дозволяє зрозуміти, що архітектурна складова міста влучно використовує не лише природний рельєф (пагорби, балки, тераси), а й штучний. Так, житловий масив Перемога побудований на намитих ґрунтах на місці заболоченої підтопленої тераси Дніпра. Архітектурними домінантами величезного житлового масиву Перемога є дві башти з монолітного керамзитобетону – найвища на момент побудови (1974 рік) житлова споруда в СРСР. Цей “перший дніпропетровський хмарочос” є водночас прикладом *іменного фасаду* архітектора П. Нірінберга.



Рис. 20.1 Житловий комплекс “Башти” (фото Д. Яцини)

Набережна Дніпра забезпечила зростання міста у просторі. Підземна частина набережної з’явилась в проектних рішеннях в кінці 1950-х років, а реалізовували проект в 1960-1970-і роки. Вздовж Дніпра був прокладений загальний колектор для каналізаційної, водогінної, теплової та газової мережі. Основу “підземних фасадів” набережної створили зі шлаків металургійного заводу. Для їх пере-

везення була побудована спеціальна залізнична колія від відвалів металургійного заводу вздовж всієї майбутньої набережної. Не так давно на згадку про будівництво грандіозної набережної її прикрасив скромний пам'ятник ініціатору та керівнику будівництва Б. Мільману.

Є в Дніпрі й *підземні “міфічні” фасади*. За інформацією М. Кавуна з посиленнями на “Катеринославський ювілейний листок”, на території сучасного парку ім. Т.Г. Шевченка (колишнього Потьомкінського саду) в XIX – на початку XX ст. зафіксовано існування підземних споруд (Кавун 2009: 48). Академік Д. Яворницький у 1937 році писав, що “у 1914 році під час прокладання каналізаційних труб в місті Катеринославі біля палацу Потьомкіна відкритий був на глибині сажени підземний хід, в якому можна вільно рухатись людині у весь зріст. Склепіння складене з цегли, характерної для XVIII століття” (Яворницький 1989: 155).

Існують в місті й *“завмерлі” фасади* – ті, що виникли як престижні, брендові, парадні фасади, а потім занепали через певні обставини. Це відома недобудова готелю “Парус” – 28-поверхова споруда, яка є найтривалішим “довгобудом” у місті (будівництво велося з 1975 року, а з 1988 – зупинено), що безцільно виситься над Дніпром і виконує функції незрозумілої архітектурної домінанти.

Втрачені фасади Дніпра – фасади, яких вже немає, це “чорні втрати міста”, частину з яких відтворено. Наприклад, їх можна побачити в єврейському центрі “Менора”, унікальній споруді, що несе багато символів єврейської культури. Будівля “Менори” складається з семи башт, які символізують Храмовий семисвічник. Величні фасади двох семиповерхових башт, двох дванадцятиповерхових, двох сімнадцяти поверхових та найвищої кутової 22-поверхової башти, прикрашають центр міста. Ця башта є також символом алфавіту (в івриті 22 букви). Особливо виразно “Менора” виглядає в нічні часи внаслідок високохудожнього освітлювання.

Відтвореними або відновленими (оновленими) фасадами міста є так звані “старі нові” фасади, що відтворені на старих будівлях сучасними методами. Наприклад, таким є торговельний комплекс “Бібліотека” – будинок XIX століття, в якому донедавна розміщувалась міська бібліотека.

Віртуальні фасади Дніпра – це ті, що не реалізовані в матеріальному вигляді, але існують або існували в проектах, задумах, мріях. Найбільш брендовими віртуальними фасадами можна вважати проекти головних суспільних споруд Катеринослава, які були запропоновані першим зодчим міста К. Геруа за модою того часу у

вигляді грецьких та римських будівель в стилі класицизму. Від проєктів К. Геруа залишилося креслення Храму Преображення Господнього, який мав бути величезною п'ятинефною базилікою з масивним куполом, восьмиколонним портиком коринфського ордеру на головному фасаді і шестиколонними портиками на бокових фасадах. Реалізований цей проєкт зовсім в іншому вигляді, в інших розмірах, в інший час. В сучасному вигляді Преображенський Собор, що прикрашає Соборну площу міста на вершині центрального міського пагорба, можна віднести до *релігійних фасадів*. До нереалізованих нині віртуальних фасадів (умовно нових) можна віднести проєкт “Брама”, архітектори якого трактують споруду не просто як “ворота в місто металу і космосу”, а як “будівлю-скульптуру”. Прототипом проєкту дніпровської “Брами” є будівля-арка, що споруджена у 1989 році в новому районі Парижа Дефанс (Родионов 2013).

Промислові (індустріальні) фасади. Місто Дніпро як старопромислове місто має хаотичну планувальну структуру, яку формували промислові будівлі з типовими фасадами і поселення, що тяжіли до них. Якщо розглянути місто з висоти пташиного польоту, можна бачити “промислову корону” міста з різновіковими промисловими фасадами. Нові промислові фасади Дніпра зазвичай асоціюються з “космічними фасадами”, оскільки місто є центром ракетно-космічної галузі України. Зокрема, це своєрідне “місто в місті” – індустріально-житлове утворення, з яким пов’язана ракетно-космічна “біографія” міста – Південний машинобудівний завод ім. О. М. Макарова. Фасади заводу відповідають часу, коли підприємство було секретним, тому вони “сірі” та безвиразні. Підприємство оточують інші фасади – будівлі спорткомплексу “Метеор”, Палацу водних видів спорту, Льодового палацу спорту, Палацу машинобудівників, широкі вулиці з сучасною житловою забудовою.

Відносно стара металургійна промисловість, яка виникла в місті в кінці XIX століття, теж має нові фасади. Як приклад наведемо “Інтрепайп-Сталь” – перший у Східній Європі електросталеплавильний комплекс з виробництва круглої сталеві заготовки, побудований “з нуля” (рис. 20.2). В Україні за останні 40 років нових металургійних заводів не будували. На підприємстві “Інтрепайп-Сталь” за ініціативою В. Пінчука датсько-ісландським художником О. Еліасоном вперше в Україні були створені сучасні *арт-фасади* у вигляді арт-інсталяцій під загальною назвою “Дніпропетровський Схід” (штучне сонце – “сталеве Сонце Дніпропетровська”; ворота заводу з трубних конструкцій у формі тунелю, рисунок на фасаді підприємства, який символізує невидиме тепло, яке визволяється в

процесі виробництва (“Твій вогняний візерунок”); велике дзеркало на стіні у головному з цехів, що символізує краплі стали в різних станах; 22-метровий міст, що з’єднує побутові приміщення та цехи і складається з величезної кількості дзеркал та сферичних об’єктів, які нагадують Сонячну систему (“Твій міст роздумів”).

Сакральні (релігійні) фасади Дніпра можна побачити у вигляді православних храмів, лютеранської церкви, католицького костелу та “Менори” (на перших двох її поверхах знаходиться облицьована ієрусалимським каменем та мармуром Галерея, в якій відтворені втрачені фасади 12 будівель старого Катеринослава, в тому числі й синагоги). До нових релігійних фасадів відносяться виконана в давньоруському стилі церква Святого Миколая, що розташована в північно-західній частині Монастирського острова, храм Іоанна Предтечі (купол якого увінчаний найбільшою в світі скульптурою Іоанна Хрестителя загальною висотою 7,5 м).



Рис. 20.2. Корпуси заводу “Інтерпайп-Сталь”
(фото Н. Мезенцевої, 2016)

У кожному місті є фасади, що пов’язані з витоками міста. Нажаль, не існує єдиної точки зору щодо розташування локуса міста Дніпро – місця, з якого воно розпочиналося. Ареали історичних поселень міста свідчать про те, що для нього характерна поліцентричність (рис.20.3). Сподіваємось, що на цих територіях колись

ми побачимо нові фасади відновлених свідочтв виникнення й зростання міста.

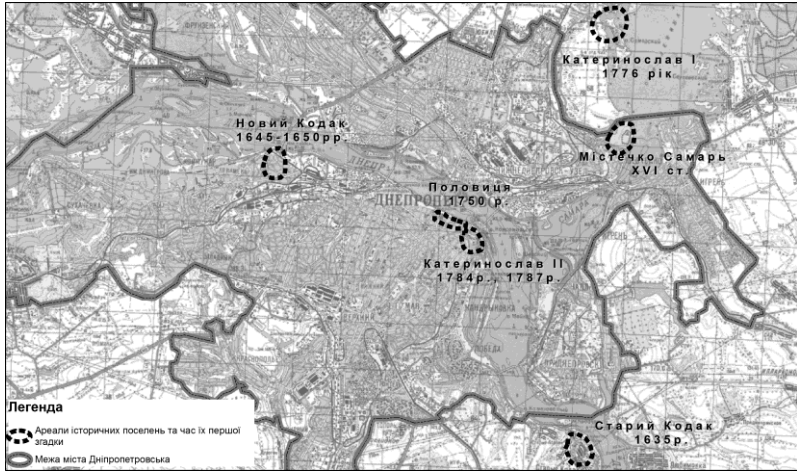


Рис. 20.3. Ареали історичних поселень міста Дніпра та час їх першої згадки

- БАХТИН, М. (2002): *Собрание сочинений. Языки славянской культуры*. Москва, Русские словари, 625 с.
- КАВУН, М. Э. (2009): *Сады и парки в истории Екатеринослава – Днепропетровска: Книга 1. Парк имени Т.Г. Шевченко*. Днепропетровск, Герда, 144 с.
- ЛИНЧ, К. (1982): *Образ города*. Москва, Стройиздат, 328 с.
- ЛЭНДРИ, Ч. (2011): *Креативный город*. Москва, Изд. дом “Классика – XXI”, 339 с.
- НОРА, П. (2005): Всемирное торжество памяти. *Неприкосновенный запас*, № 2-3: 40-41. Режим доступу: <http://magazines.russ.ru/nz/2005/2ha2.html>
- РОДИОНОВ, И. В. (2013): *Днепропетровские зодчие. Люди-легенды: биографические очерки*. Запорожье, ПРИВОЗ ПРИНТ, 272 с.
- СНЕЖКО, Ю. (2015): Гетеротопии Вильнюса в современном литовском романе: панорама как пространство повседневности. В: *Гетеротопии: мира, границы, повествование*. Вильнюс, Изд-во Вильнюсского ун-та, с. 255-265.
- ТОФФЛЕР, Э. (2002): *Шаг будущего*. Москва, Издательство АСТ, 557 с.
- ТРУБИНА, Е. Г. (2011): *Город в теории: опыты осмысления пространства*. Москва, Новое литературное обозрение, 520 с.
- НУДЕЛЬМАН, В. И., КРИШТОП, Т. В. (2015): Постиндустриальные трансформации в экономике больших городов Украины. В: Руденко, Л. Г. (ред.) *Функции городов и их влияние на пространство*. Киев, Феникс, с. 102-118.
- ШЕСТАКОВА, Э. Г. (2014): Гетеротопия – рабочее понятие современной гуманитаристики: литературоведческий аспект. *Критика и семиотика*, № 1: 58-72.
- ЯВОРНИЦКИЙ, Д. И. (1989): *История города Екатеринослава*. Дніпропетровськ, Промінь, 197 с.

21. Індустріальний Харків: консервація чи шлях до розумного міста?

*Людмила Немець, Наталія Гусєва, Анастасія Мазурова,
Людмила Ключко*

Індустріальні простори – невід’ємна складова пострадянських міст, що здебільшого набувають ознак депресивності. В цьому відношенні Харків є типовим пострадянським містом, що отримало в спадщину значні індустріальні простори, більшість з яких на сучасному етапі не залучені до виробничого процесу. Промислові підприємства Харкова традиційно виступали локомотивами економічного зростання регіону, сформувалися усталені промислові бренди міста. Яким має бути головний шлях подальшого використання індустріальних просторів Харкова: ревіталізація, адаптація, консервація, реабілітація чи реновація? Серед ключових завдань даного дослідження – виявлення позитивних і негативних наслідків консервації та закриття нерентабельних промислових підприємств, оцінка можливостей реіндустріалізації, реновації індустріальних просторів, редевелопменту старих промислових підприємств, створення індустріальних (промислових) парків, інноваційних структур, спеціалізованих кластерів, а в цілому – можливостей реалізації потенціалу Харкова як національного центру виробництва енергоефективного обладнання, включення підприємств міста до міжнародних технологічних ланцюгів і коопераційних мереж. З огляду на світові та європейські тенденції та з урахуванням потреб населення, екологічної безпеки виникає необхідність обґрунтування заходів розумного управління міським простором.

Ключові слова: пострадянське місто, індустріальне місто, розумне місто, індустріальний простір, реіндустріалізація, імідж міста, Харків.

Харків – один з найбільших промислових центрів України, підприємства якого є “локомотивами” економічного зростання Харківщини та всієї країни. Промислові бренди міста відомі не тільки в Україні, а й далеко за її межами. Провідну роль в економіці міста відіграють підприємства високотехнологічних та наукомістких галузей, зокрема, енергомашинобудування, електротехнічної промисловості, транспортного та сільськогосподарського машинобудування, приладобудування, радіоелектроніки, авіакосмічної промисловості, військово-промислового комплексу, що обумовлено його потужним науково-технічним потенціалом, розгалуженою мережею вищих, спеціальних та середніх навчальних закладів (Інвестиційний

портал Харкова: <http://invest.kharkov.ua/section/57.html>). У місті працює близько 19,4 тис. підприємств. Обсяг реалізованої промислової продукції Харкова у 2015 році становив 52,9 млрд. грн. (54,7 % від загальнообласного обсягу). За цим показником місто займає третю позицію серед обласних центрів України. В структурі реалізованої промислової продукції Харкова переважають товари проміжного споживання (сировина) – 23,3 % та короткострокового використання (харчова, побутова промисловість) – 27,0 %. Частка споживчих товарів тривалого використання (машинобудування) складає лише 3 %. Провідними підприємствами міста є: в галузі машинобудування – ВАТ “Турбоатом”, ДП Завод “Електроважмаш”, ПАТ “ФЕД”, ПАТ “Завод “Південкабель”, ДП “Завод ім. В. О. Малишева”, ПАТ “Харківський підшипниковий завод”, ПАТ “ХМБЗ “Світло шахтаря”; в харчовій промисловості – Корпорація “Бісквіт-Шоколад”, ПрАТ “Хладопром”, ДП “ХЗШВ”, ТОВ “Харківський м’ясокомбінат”, ТОВ “Салтівський м’ясокомбінат”; у галузі охорони здоров’я – ТОВ “Фармацевтична компанія “Здоров’я”, ВАТ “Харківське фармацевтичне підприємство “Здоров’я народу”, ЗАТ “Стома”, ПАТ “Фармстандарт-Біолік” (*Стратегія розвитку міста... 2016*).

Стратегічними завданнями промислового розвитку Харкова є реалізація його потенціалу як національного центру виробництва енергоефективного обладнання, застосування сучасних енергоефективних технологій, включення підприємств міста до міжнародних технологічних ланцюгів і коопераційних мереж тощо (*Стратегія розвитку Харківської... 2015*). Одним з ключових чинників реалізації промислового потенціалу міста є наявність значного обсягу територіально розосереджених промислових майданчиків, сукупність яких формує індустріальні простори міста. Проте індустріальні простори пострадянських міст все більше набувають ознак депресивності. Харків є типовим пострадянським містом, що отримало в спадщину значні індустріальні простори, більшість з яких на сучасному етапі не залучена до виробничого процесу. Тому існує потреба уточнення й обґрунтування оптимальних меж промислових зон Харкова, визначення їх спеціалізації, класифікації, характеристики сучасного стану, виявлення проблем і перспектив подальшого розвитку з огляду на сучасні тенденції геопланування та функціонального зонування міст.

Функціональне зонування Харкова та індустріальні простори міста

У ХХ ст. в європейських країнах набуло поширення планування територій регіонів та їх частин, тобто геопланування. Цей напрям географічних досліджень був визнаний як дієвий інструмент вдосконалення територіальної організації держави. Перший закон щодо планування та забудови міста прийняли у Великій Британії в 1909 році. Закон України “Про основи містобудування” був прийнятий у 1992 році (*Про основи... 1992*).

В Україні сформувалася провідна (не тільки в межах колишнього СРСР) школа з планування територій (*Топчієв та ін. 2012*). На думку М. Джамана, геопланування – це наука про раціональне (ефективне й інтенсивне) використання території (територіальних ресурсів) конкретного ареалу через раціональне розміщення виробничих підприємств, комунікацій і місць розселення з комплексним урахуванням географічних, економічних, архітектурно-будівельних та інженерно-технічних факторів та умов (*Джаман 2014*).

Головною метою планування територій є підвищення якості життя населення, що передбачає пошук найкращого просторового поєднання системи “природа – населення – господарство” на кожній ділянці території, а також у регіонах та країні в цілому. Для створення найбільш зручних і сприятливих умов для життя населення, оптимального господарського використання міського простору проводиться функціональне зонування території міста, тобто виділення основних функціональних зон за характером переважаючого використання та їхнього раціонального розміщення. *Функціональною зоною* називають територіальний ареал або сукупність ареалів, які виконують певну міську функцію (*Безлюбченко та ін. 2011*).

У структурі сучасного міста можна виділити такі функціональні зони: житлові, громадсько-ділові, промислово-складські, ландшафтно-рекреаційні. Кожну з наведених зон неможливо виділити “в чистому вигляді”: в більшості випадків функціональні зони міста є поєднаннями двох або більше типів території.

Харків як одне з провідних промислових міст України характеризується значними площами *промислово-складських зон*, до складу яких входять об’єкти матеріального виробництва, комунального господарства, виробничої інфраструктури та інші об’єкти нематеріальної сфери, що обслуговують матеріальне і нематеріальне виробництво. Промислово-складську зону можна розділити на дві підзони: комунально-складську та промислову.

Основним документом, що регламентує функціонально-територіальну організацію міста Харків, є його Генеральний план, який був розроблений Київським інститутом “Діпромiсто” в 2003 році та редагований у 2011 році (*Генеральний план... 2011*). Затверджений Генеральний план є основою для розробки містобудівних програм та правового регулювання міських територій, розробки демографічних програм, програм збереження історико-культурної спадщини та екологічного контролю, прогнозування всіх соціально-економічних параметрів міста.

Площа території сучасного Харкова складає 35 тис. га. Адміністративно місто ділиться на дев'ять районів: Шевченківський, Київський, Слобідський, Холодногірський, Московський, Новобаварський, Індустріальний, Немишлянський та Основ'янський. Також у місті існує значна кількість історичних районів – Безлюдівка, Балашівка, Гончарівка, Журавльовка, Нова Баварія, Олексіївка, Рогань, Основа, Салтівка, Павлово Поле, П'ятихатки та ін. (*Вірченко, Мазурова 2014*). Сформовану планувальну структуру міста можна визначити як радіальну з елементами кільцевої системи. В місті виділяються зони багатоповерхової житлової та громадської забудови, садибної забудови, промислової забудови та зелених насаджень. Основні промислово-селітебні зони міста сформувалися за сімома радіальними напрямками (*рис. 21.1*):

– Західний напрямок, що сформувався вздовж однієї з головних транспортних артерій цієї частини міста – вулиці Полтавський Шлях та включає зони садибної забудови Залютино, Гиївка, Лиса Гора, Новожанове, Липовий Гай, зони багатоповерхової житлової забудови Холодна Гора, Карпівка, зону історичної забудови з Залютинсько-Баварською промисловою зоною;

– Північно-Західний напрямок, що сформувався вздовж вулиці Клочківська і проспекту Науки та включає зони багатоповерхової житлової забудови Олексіївка, Павлове Поле, Держпром, П'ятихатки, зони садибної забудови Іванівка, Павлівка, Шатилівка та ін., а також Іванівську промислову зону;

– Північний напрямок, що сформувався вздовж центральної магістралі міста – вулиці Сумської та включає зону багатоповерхової житлової забудови, зону історичної забудови та Північну промислову зону;

– Північно-Східний напрямок, що сформувався вздовж вулиці Академіка Павлова та включає зону багатоповерхової житлової забудови Салтівка, зони садибної забудови Журавлівка, Тюринка,

Велика Данилівка, Імені Кірова та ін., а також невеликі за розмірами Салтівську і Північно-Салтівську промислові зони;

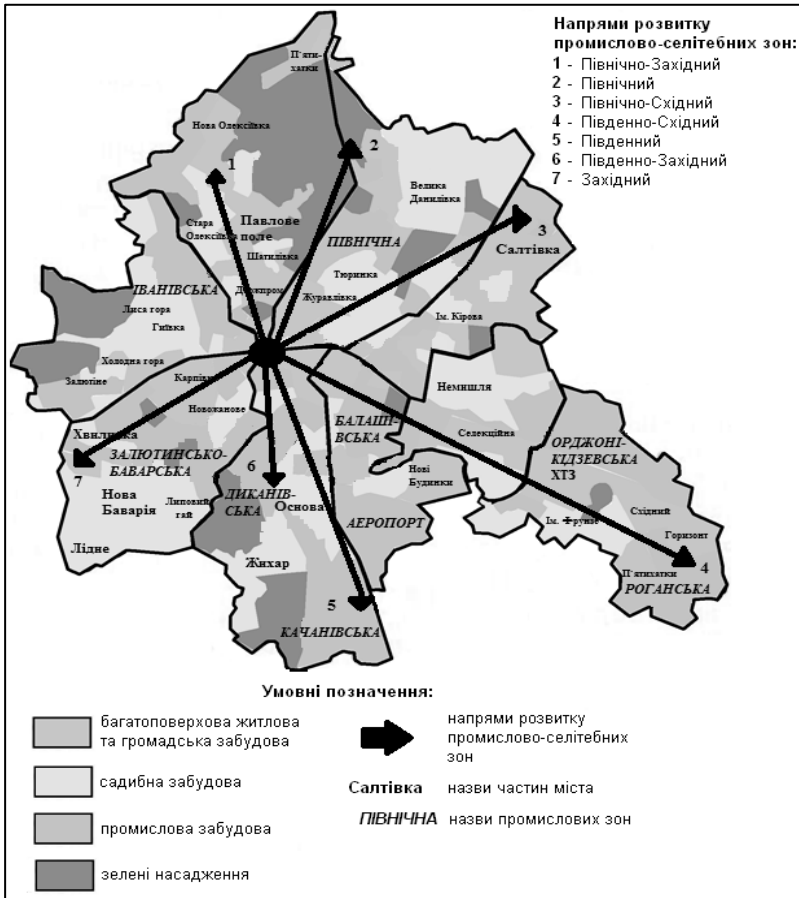


Рис. 21.1. Функціональне зонування міста за основними напрямками розвитку промислово-селітебних зон

– Південно-Східний напрямок, що сформувався вздовж Московського проспекту та включає основні промислові зони міста – Балашівську, Орджонікідзевську та Роганську, зони багатоповерхової житлової забудови Селекційний, Нові будинки, ХТЗ, Рогань, зони садибної забудови Східний, Ново-Східний, імені Фрунзе, П'ятихатки та ін.;

– Південний напрямок, що сформувався вздовж проспекту Гагаріна та включає зону багатоповерхової житлової забудови і зону садибної забудови Основа;

– Південно-Західний напрямок, що сформувався вздовж вулиці Москалівської та включає зони садибної забудови Левада, Москалівка, Новожаново, Жихар, а також Диканівську і Качанівську промислові зони (*Вірченко, Мазурова 2014*).

Отже, основними напрямками розвитку промислово-селітебних зон міста є південно-східний та південний (Немишлянський, Індустріальний і Слобідський адміністративні райони), у межах яких розташовані найбільші та найпотужніші промислові підприємства.

Промислово-складська зона Харкова, сформована промисловими, складськими та іншими територіями, зайнятими під'їзними коліями, дорогами, закладами обслуговування та управління, займає площу 5390 га. Крім того, в центральній частині міста за межами промислових формувань розміщені підприємства загальною площею 164 га, більшу частину яких складають бази, склади, автотранспортні підприємства (*Генеральний план... 2011*).

Всю територію міста можна поділити на 16 промислових районів: Північний (4632,72 га), Олексіївський (2889,61 га), Центральний (990,04 га), Балашівський (1134,65 га), Орджонікідзевський (3376,29 га), Фрунзенський (2602,38 га), Московський (2618,98 га), Павловопольський (695,34 га), Аеропортський (687,94 га), Одеський (908,57 га), Диканівський (1252,83 га), Основ'янський (3696,97 га), Залютинський (1797,53 га), Баварський (3188,49 га), Іванівський (2261,59 га) та Кулиничівський (2268,03 га) (*Генеральний план... 2011*) (рис. 21.2). У межах цих районів виділяють 12 груп підприємств, п'ять промислових вузлів та дев'ять промислових зон: Іванівську (550 га), Безлюдівську (576 га) Балашівську (863,4 га), Диканівську (999 га), Орджонікідзевську (1043 га), Залютинсько-Баварську, Аеропортську, Качанівську, Роганську, а також Безлюдівську комунально-складську зону (576 га) (*Генеральний план... 2011*).

Серед адміністративних районів міста лідерами за обсягом реалізованої промислової продукції є Слобідський та Індустріальний, в межах яких розташовані найбільші і найпотужніші промислові зони Харкова – Орджонікідзевська, Балашівська та частина Диканівської. Питома вага даних районів у загальноміському промисловому виробництві і в 2015 році становила 21,8 % і 18,7 % відповідно, а обсяг реалізованої промислової продукції в розрахунку на душу населення сягнув понад 40 млн. грн. на 1000 осіб (за даними Головного

управління статистики у Харківській області). Середні значення обсягів реалізованої промислової продукції (20–40 млн. грн. на 1000 осіб) характерні для Київського, Холодногірського, Немишлянського, Основ'янського та Новобаварського районів, в межах яких знаходяться Іванівська та частина Диканівської промислової зони, Баварський, Північний, Фрунзенський, Основ'янський промислові райони.

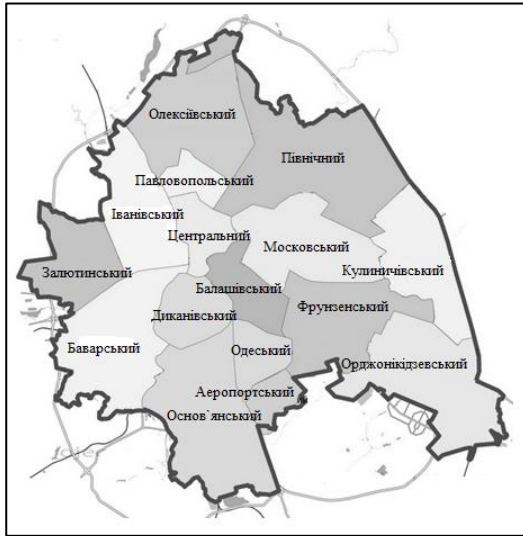


Рис. 21.2. Промислові райони Харкова

Джерело: Консалтингова група Idea Development Consulting Management Project (<http://idcmproject.com.ua/gis-technology/industrial-zone-of-the-city-of-kharkov>)

Найменші показники (менше 20 млн. грн. на 1000 осіб) мають Шевченківський та Московський райони, на території яких знаходяться частина Іванівської промислової зони та Московський промисловий район (рис. 21.3).

Отже, Харків володіє значними індустріальними просторами, питома вага яких у площі міста складає близько 15,4 %. Проте якщо в радянські часи це було значною конкурентною перевагою, то нині викликає низку проблем просторового розвитку міста. З історією змінюється не тільки “зовнішність” міста, а й його функції. На сьогоднішній день багато заводів і підприємств втратили свою первісну функцію через нерентабельність та стали незатребувані на ринку виробництва і праці. Території занедбаних промислових будівель і споруд виділяються на тлі районів міста, виглядаючи “сірими пля-

довище, порушенням містобудівних пропорцій, породженням гіпертрофованих транспортних потоків, провокуванням соціальної напруженості, низькою економічною ефективністю тощо (Титов, Бирюков 2015). Найбільш гостро ці проблеми проявляються в межах покинутих індустріальних територій через їх занедбаність та відсутність подальшого використання (рис. 21.4, табл. 21.1).



Рис. 21.4. Покинуті промислові території Харкова

Джерело: <http://www.057.ua/news/249879>

***Стратегії розвитку індустріальних просторів Харкова:
на шляху до “розумного” міста***

Згідно Стратегії розвитку міста Харкова до 2020 року, *місія міста* – бути точкою інноваційно-креативного зростання національної економіки з комфортними умовами проживання освіченого і здорового населення; *візія міста* – велике європейське зелене місто з

унікальною архітектурою, з комфортними і безпечними умовами проживання освіченого населення, яке працює в інноваційно-креативних галузях економіки (*Стратегія розвитку міста 2016*). Все це говорить про європейський вектор розвитку Харкова, який прагне стати повноцінним європейським містом. В Європейському Союзі місто вважається драйвером *розумного* (розвиток економіки, заснованої на знаннях та інноваціях), *сталого* (сприяння більш ефективному використанню ресурсів, екологічно чистий і конкурентоспроможній економіці) та *інклюзивного* (сприяння високому рівню зайнятості, що забезпечує економічну, соціальну та територіальну згуртованість) розвитку (*Стратегія розвитку міста 2016*).

Європейське місто майбутнього об'єднує три ключові концепції:

- “розумного міста” (smart city) – низьковуглецеві і безвідходні міста з розумними інформаційними потоками;
- “зеленого міста” (green city) – екологічно чисті, кліматично дружні і компактні міста;
- “інклюзивного міста” (inclusive city) – підтримка фізичної та економічної регенерації міського населення для подолання бідності та побудови справедливого суспільства (*Стратегія розвитку міста 2016*).

Наразі домінуючою є концепція “розумного міста”, тоді як інші вважаються складовими першої. У світлі зазначених тенденцій Харків останнім часом у засобах масової інформації все частіше позиціонується як “smart city” – сучасне, соціальне місто, місто мистецтв, досліджень, туристичне місто (SMART = Social, Modern, Art, Research, Tourism), а становлення “розумної економіки” та забезпеченість населення робочими місцями є однією з шести стратегічних цілей розвитку міста до 2020 року, яка включає 3 операційні цілі:

- *інноваційно активне підприємницьке місто* (з напрямками “Харків – провідний інноваційний центр України”, “Харків – активне підприємницьке місто”);
- *інформаційно-креативне місто* (з напрямками “Харків – провідний центр інформаційних технологій в Україні”, Харків – туристичний центр Східної Європи”, “Харків – креативний центр європейського рівня”);
- *науково-освітнє місто економіки знань* (*Стратегія розвитку міста... 2016*).

Окрім розумної економіки, складовими “smart city” є розумне життя, розумні люди, розумна мобільність, розумне довкілля, розу-

мне врядування (*Скалій 2013*). З огляду на позиціонування Харкова як “smart city” та спираючись на європейську концепцію “Smart-спеціалізації” регіону, ключовим завданням перспективного розвитку Харкова є подальше господарське використання промислових територій міста, особливо депресивних та покинутих.

На сьогоднішній день для індустріальних просторів міста можуть бути застосовані дві основні стратегії розвитку – збереження виробничої функції (конверсійна стратегія) або повної рефункціоналізації. В рамках *конверсійної стратегії* можливими шляхами є збереження основних виробничих процесів (еволюційна конверсія) та перепрофілювання (революційна конверсія).

Еволюційна конверсія здійснюється в тих випадках, коли виробництво функціонує нормально, не здійснює негативного впливу на навколишнє середовище і, відповідно, відсутня необхідність закриття або винесення промислового об’єкту за межі міста. Вона передбачає проведення роботи з підвищення архітектурно-естетичних якостей об’єктів і впровадження інноваційних розробок у рамках існуючих технологічних процесів, зокрема, підвищення благоустрою виробничої території (з метою створення сприятливого і комфортного середовища для задоволення потреб працівників підприємства); реконструкцію, тобто відновлення об’єктів до первинного їх виду, що був втрачений у результаті тривалої експлуатації і зовнішніх природних факторів або зміни виробничого процесу (перепрофілювання виробництва), згідно з технічними умовами (з метою створення нового образу, що гармоніює з оточенням або більш яскраво характеризує виробничий процес, спеціалізацію підприємства); реставрацію фасадів (якщо архітектура будівлі являє собою історичну цінність, є пам’ятником архітектури); впровадження інноваційних технологій (з метою створення і впровадження нововведень у виробничий процес для підвищення інноваційності виробництва, зростання рівня конкурентоспроможності продукції, що випускається); реадаптацію промислових об’єктів, тобто відновлення тих чи інших втрачених функцій, що сприяє пристосуванню до сучасних умов життя; модернізацію, зокрема, удосконалення, оновлення промислового об’єкту, приведення його у відповідність з новими вимогами і нормами, технічними умовами, показниками якості.

Револьюційна конверсія – більш радикальний шлях, що передбачає зміну спеціалізації (для малих і середніх підприємств, “брудних” виробництв з метою розміщення більш високотехнологічного, компактного та екологічно нешкідливого виробництва); створення

поліпрофільних виробничих структур (для великих промислових зон, що мають невикористовувані корпуси і майданчики, з метою концентрації на єдиній території фахівців різного профілю, але одного напрямку діяльності та розвитку інноваційних технологій виробництва) (Кармацкая 2012; Ходырева 2012).

Стратегія повної рефункціоналізації застосовується, в першу чергу, до будівель і майданчиків промислових об'єктів, виробнича діяльність яких зупинена або близька до цього через їх нерентабельність, а також до об'єктів, які здаються в оренду, не використовуються чи покинуті.

Повна рефункціоналізація здійснюється такими шляхами:

– рефункціоналізація пам'ятників індустріальної спадщини відповідно до критеріїв соціально-культурної затребуваності та актуальності, зокрема, “наповнення” суспільними (адміністративною, торговельною, культурно-розважальною, музейною, освітньою, спортивною, готельною) функціями індустріальних об'єктів, що знаходяться в центральній частині міста, та житловими функціями індустріальних об'єктів, розташованих за межами міського центру, поблизу спальних районів (у т.ч. створення лофт-житла, тобто переобладнання під житло приміщень покинутих підприємств або інших будівель промислового призначення);

– екологічна реабілітація території за рахунок рекультивації порушених територій (тобто екореконструкція), створення нових зелених масивів (парків, скверів, алей);

– повне знесення промислових об'єктів та використання території в інших цілях (Кармацкая 2012; Ходырева 2012).

Конкретними стратегіями рефункціоналізації можуть бути *реновація* (адаптація існуючого об'єкта за рахунок зміни функціонального призначення будівлі, споруди, комплексу для подальшого використання), *редевелопмент* (зміна функціонального призначення об'єкта з метою його найбільш ефективного використання, що може передбачати як збереження, реконструкцію і перепрофілювання промислових об'єктів, так і їх повний чи частковий демонтаж); *ревіталізація* (відродження занепалих індустріальних об'єктів головним чином не шляхом відновлення виробництва, а перетворення на культурні або туристичні об'єкти) (Дрожжин 2015; Афанасьев 2013).

Для Харкова в більшості випадків доцільно застосовувати комбіновані стратегії, що дозволить максимально реалізувати потенціал кожного окремо взятого індустріального об'єкту. На окрему увагу заслуговує створення технопарків. Цей напрям використання інду-

тріальних просторів формується на перетині двох стратегій – революційної конверсії та рефункціоналізації. Так, низка індустріальних об'єктів Харкова має необхідні передумови для організації діяльності наукових установ, дослідницьких організацій, навчальних закладів та виробничих підприємств, які б спільно здійснювали наукові дослідження та займалися впровадженням науково-технічних розробок у наукомісткі і високотехнологічні галузі економіки (*Кармацкая 2012; Ходырева 2012*).

Зважаючи на вищезазначене, депресивні промислові зони та об'єкти, зокрема покинуті, слід розглядати не як проблему, а як можливість. Трансформація промислових об'єктів та територій в активні міські простори має забезпечити поживлення громадського життя міста, зберегти архітектурно-історичні пам'ятки індустріального походження, залучити інвестиції в розвиток території тощо. Враховуючи вітчизняний та зарубіжний досвід, можна запропонувати такі конкретні шляхи вторинного використання індустріальних об'єктів і територій Харкова:

– *розвиток індустріального туризму*, що являє собою відвідування туристами територій, будівель та інженерних споруд виробничого або спеціального призначення, а також будь-яких покинутих споруд з метою отримання психологічного, естетичного або дослідницького задоволення (*Кляп, Шандор 2011*), зокрема, створення тематичних промислових музеїв(колекції яких документували б історію та сучасні особливості розвитку промисловості Харкова) та індустріальних ландшафтних парків (з використанням інфраструктури промислових підприємств); надання індустріальним об'єктам статусу пам'ятки культурної спадщини (оскільки низка промислових підприємств мають архітектурну, історичну, науково-технічну цінність, а отже потребують збереження, охорони та ревіталізації як об'єкти індустріального туризму); використання промислових об'єктів у подієвому туризмі (проведення на їх території фестивалів (музичних, ремісничих, гастрономічних, спортивних та ін.), аукціонів, ярмарок, виставок, автомобільних та авіаційних салонів, спортивних змагань тощо); перетворення промислових підприємств на тематичні готелі, а індустріальних територій – на тематичні туристичні комплекси, які б включали всю необхідну туристичну інфраструктуру (підприємства розміщення і харчування, туристсько-рекреаційні об'єкти і зони, заклади дозвілля і розваг тощо); розвиток екстремального туризму (зокрема, диггерство – дослідження підземних споруд, дренажних систем, каналізаційних колекторів, тунелів метро тощо; сурвіалізм – виживання в екстремальних умо-

вах покинутих промислових територій; рурфінг – сходження на дахи з використанням пожежних драбин, водостічних труб, уступів та ін., а також використання дахів для проведення розважально-мистецьких заходів) (Гусєва, Ливин 2013);

– *розвиток рекреаційних функцій*, зокрема, створення міських парків, зелених зон міст, рекреаційних зон (у т.ч. екореконструкція промислових територій, здійснення заходів з їх благоустрою, озеленення тощо); створення парків культури і відпочинку, культурно-розважальних парків і центрів, парків розваг, аквапарків, парків-атракціонів тощо (як приклад, створення в Харкові розважального центру “Колізей” у приміщенні колишнього промислового підприємства); створення екстрім-парків (скейт-парків, дайвінг-парків, парків-бункерів тощо); розвиток спортивної інфраструктури на території колишніх промислових підприємств (спортивних залів, фітнес-центрів, спортивних майданчиків, скеледромів, басейнів тощо);

– *розвиток офісно-торговельних функцій*: перепрофілювання промислових об'єктів під адміністративно-офісні центри, бізнес-центри, коворкінгові зони (тобто обладнані всім необхідним для роботи спільні простори, що здаються в оренду будь-кому (в основному, фрілансерам – програмістам, перекладачам, дизайнерам та ін.) на необхідний термін), конгрес-зали тощо (як приклад, створення в Харкові бізнес-центру “Телесенс” на базі промислового підприємства); організація на промислових територіях торговельних підприємств (оптових і роздрібних магазинів, ринків, складів), торговельних та торговельно-розважальних комплексів і центрів, закладів громадського харчування (ресторанів, барів, кафе, їдалень, закусочних, фабрик-кухонь тощо). Досить привабливими з точки зору реконструкції під торговельні об'єкти є промислові будівлі, розташовані вздовж магістралей. Яскравими прикладами перепрофілювання колишніх промислових об'єктів у Харкові є супермаркети “Рост”, “Таргет”, торговельний центр “Сан-Сіті” та ін.;

– *розвиток освітньо-мистецьких та науково-креативних функцій*: створення в колишніх виробничих приміщеннях освітньо-мистецьких закладів (освітніх центрів, шкіл мистецтв, дитячо-юнацьких спортивних шкіл, учнівських та студентських клубів, центрів професійно-технічної та професійної освіти, навчально-виробничих центрів, центрів підготовки і перепідготовки кадрів тощо); створення в приміщеннях колишніх заводських цехів арт-центрів (творчих кластерів, творчих індустрій, “креативних кварталів”), що можуть виступати як виставкові зали, галереї для проведення мистецьких заходів, лекцій та кінопоказів, театри і кінотеатри

ри, майстерні художників, дизайнерів, програмістів, де проводяться майстер-класи, офіси “креативних” малих підприємств (реklamних агенцій, редакцій журналів і телерадіостанцій, консалтингових фірм, знімальні майданчики, книжкові магазини, магазини сувенірної продукції тощо (Афанасьев 2013)); створення в промислових зонах інноваційних структур (технопарків, інноваційних парків, інноваційних центрів, бізнес-інкубаторів тощо). Досвід створення і функціонування інноваційних структур у Харкові вже є, проте він незначний. Так, на сьогоднішній день у місті функціонує один технопарк – ПрАТ “Технопарк “Інститут монокристалів” (Про спеціальний режим... 1999). У 2011 році було створено ТОВ “Українсько-російський технопарк “Слобожанщина” в сфері енергозбереження та нанотехнологій, який включав низку інноваційних структур. І хоча на сьогоднішній день технопарк повноцінно не функціонує, матеріальна база і досвід організації подібних структур у міста залишилися. Існує ініціатива створення технологічного парку “Інтелектроніка” для розробки інноваційних проектів у сфері приладобудування та інформаційно-комунікаційних технологій, а також технополісу “П’ятихатки”. Як приклад інноваційних бізнес-інкубаторів можна назвати технологічний бізнес-інкубатор “Харківські технології” (створений у 2005 році), бізнес-інкубатор для студентів, аспірантів і викладачів на базі Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова (2014 рік), інноваційний бізнес-інкубатор “Колиска геніїв”, бізнес-інкубатор “Startup Factory Nure” на базі Харківського національного університету радіоелектроніки (2016 рік). Також у місті ведеться робота зі створення одного з національних інноваційних кластерів України – “Нові технології” (Попело 2014). Слід зазначити, що в Харкові є всі передумови для розвитку інноваційних кластерів у високотехнологічних секторах на основі існуючих технопарків та індустріальних парків. Серед таких називають інноваційний кластер ядерних технологій на базі технополісу “П’ятихатки” (Шевченко 2012);

– *розвиток житлових функцій*: переобладнання приміщень покинутих підприємств або інших будівель промислового призначення під житло (лофт-житло). Вагомим проектом Харкова є план забудови території заводу “Серп і Молот” загальною площею 56 га, на якій планується побудувати новий мікрорайон “Смарагдова долина”;

– *розвиток нових виробничих функцій*: перетворення промислових майданчиків на індустріальні парки (поки що жодного індустрі-

ального парку не створено як у Харкові, так і в Харківській області; проте в регіоні виділяють близько 15 земельних ділянок, які є потенційними для створення індустріальних парків; реконструкція підземних промислових споруд для розміщення інших промислових та виробничо-складських об'єктів (холодильників, складів, резервуарів води, нафти, газу, нафтопродуктів, акумуляторів різних видів енергії, підприємств будівельної індустрії, радіоелектроніки та приладобудування, легкого і середнього машинобудування, оборонного призначення, високоточних виробництв, гаражів, автостоянок, підприємств автосервісу, притулків на особливий період, споруд цивільної оборони тощо) (Кузнецова, Тынянских 2014); створення міських ферм на колишніх індустріальних територіях (для вирощування свіжих овочів, фруктів, квітів).

Що стосується діючих індустріальних об'єктів і території Харкова, то доцільним є створення *індустріальних кластерів*, спрямованих на посилення конкурентних переваг промисловості. На території Харківської області вже створено низку індустріальних кластерів – авіаційний, космічний, енергомашинобудування, бронетехніки, сільськогосподарського машинобудування, фармацевтичний, нано- і біотехнологій, переробки сільськогосподарської продукції, газовидобування і виробництво енергії, альтернативної енергетики, охорони здоров'я та ін. Також розроблено низку кластерних ініціатив щодо створення кластерів інформаційно-комунікаційних технологій, бізнес-послуг, біофармацевтичного, транспортно-логістичного, “Слобожанського агропромислового комплексу”, “Еколайф” тощо.

Оскільки індустріальні простори Харкова в переважній більшості є інвестиційно непривабливими, виникає першочергова необхідність подолання цієї проблеми. Ефективним заходом в цьому відношенні є створення *інвестиційних зон* для активізації розвитку промисловості шляхом запровадження пільгового інвестиційного режиму.

Отже, перед державою, власниками підприємств, регіональними органами влади та органами місцевого самоврядування Харкова і Харківської області стоїть важливе завдання пошуку оптимальних форм використання індустріальних територій, особливо тих, які вже набули ознак депресивності. Міські органи влади Харкова визнають необхідність трансформації індустріальних просторів, що передбачає проведення системи заходів, спрямованих на їх відновлення та підвищення продуктивності, природоохоронної, господарської та естетичної цінності виробничих комплексів, на оптимальну реконс-

трукцію і планування техногенних ландшафтів з урахуванням потреб суспільства. Метою територіальної трансформації промислових районів міст є поліпшення якості загальноміського простору, а отже, підвищення рівня життя городян. Суть даної дії полягає в максимально ефективному використанні можливостей даних територій; забезпеченні їх сталого розвитку; підвищенні конкурентоспроможності та ефективного використання соціально-економічного потенціалу.

- АФАНАСЬЕВ, К. С. (2013): Редевелопмент промисленних територій и проблема развития “креативных кварталов”. *Царскосельские чтения*, Вып. № XVII, Т. III. Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/redevelopment-promyshlennyh-territoriy-i-problema-razvitiya-kreativnyh-kvartalov>
- БЕЗЛЮБЧЕНКО, О. С., ЗАВАЛЬНИЙ, О. В., ЧЕРНОНОСОВА, Т. О. (2011): *Планування і благоустрій міст*. Харків, ХНАМГ, 191 с.
- ВІРЧЕНКО, П., МАЗУРОВА, А. (2014): Особливості територіально-функціональної організації великого міста (на прикладі міста Харкова). *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 17(2): 72-78.
- ГЕНЕРАЛЬНИЙ ПЛАН міста Харків (2011): Харків, Департамент містобудування, архітектури та генерального плану Харківської міської ради. Режим доступу : <http://uga.kharkov.ua/uk/public-information/genplan-mista-harkova.html>
- ГУСЄВА, Н. В., ЛИВИН, І. В. (2013): Промисловий туризм Донецької області. У: *Наукові пошуки географічної громадськості: минуле, сьогодення, майбутнє*. Луганськ, Вид-во ДЗ “Луганський національний університет імені Тараса Шевченка”, с. 146-155.
- ДЖАМАН, М. О. (2014): Теорія економіки регіонів : навчальний посібник. Київ, Центр учбової літератури, 384 с.
- ДРОЖЖИН, Р. А. (2015): Реновация промышленных территорий. *Вестник Сибирского государственного индустриального университета*, Вып. № 1(11). Режим доступу : <http://cyberleninka.ru/article/n/renovatsiya-promyshlennyh-territoriy>
- КАРМАЦКАЯ, А. А. (2012): Реновация промышленных объектов и адаптация индустриальных зон городов к современным условиям. У: *Актуальные проблемы архитектуры и дизайна–2012*. Режим доступу : http://archvuz.ru/2012_22/47
- КЛЯП, М. П., ШАНДОР, Ф. Ф. (2011): *Сучасні різновиди туризму*. Київ, Знання, 334 с. Режим доступу: http://pidruchniki.ws/1584072043514/turizm/suchasni_riznovidi_turizmu_-_klyap_mp
- КУЗНЕЦОВА, М. В., ТЫНЯНСКАЯ, В. В. (2014): Рекультивация заброшенных территорий промышленных предприятий под парки. *Вісник Донбаської національної академії будівництва і архітектури. Проблеми архітектури і містобудування*, Вип. 2014-2(106): 42-46.
- ПОПЕЛО, О. В. (2014): Підприємницькі кластери як інноваційна домінанта модернізації економіки регіону. *Регіональна економіка*, № 2: 95-105.
- ПРО ОСНОВИ містобудування (1992): Закон України від 16.11.1992, № 2780–XII, станом на 01.09.2015. *Відомості Верховної Ради України*, N 52, ст.683. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2780-12>
- ПРО СПЕЦІАЛЬНИЙ РЕЖИМ інноваційної діяльності технологічних парків (1999): Закон України від 16.07.1999, № 991–XIV, станом на 05.12.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*, N40, ст.363. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/991-14>

- СКАЛІЙ, І. (2013): *Розумне місто – місто майбутнього*. Проект ПРООН/МПВСР. Режим доступу: [http://msdp.undp.org.ua/data/publications/Скалій\[Compatibility%20Mode\].pdf](http://msdp.undp.org.ua/data/publications/Скалій[Compatibility%20Mode].pdf)
- СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ МІСТА Харкова до 2020 року (2016): Додаток до рішення сесії Харківської міської ради. Харків, 93 с. Режим доступу: <http://www.city.kharkov.ua/assets/files/docs/zakon/strategy2411.pdf>
- СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ХАРКІВСЬКОЇ області на період до 2020 року (2015): Харків, 177 с. Режим доступу : kharkivoda.gov.ua/documents/16203/1088.pdf
- ТАРАЗАНОВА, Ю. Е. (2016): Прошлое, настоящее и будущее “заброшенных” промышленных территорий в современном городе. *Студенческий научный форум–2016*. Режим доступу :<http://www.scienceforum.ru/2016/2141/23140>
- ТИТОВ, С. А., БИРЮКОВ, А. П. (2015): Европейский опыт реализации программ рече-развития промышленных территорий мегаполисов. *Фундаментальные исследования*, № 11, Ч. 3: 605-610. Режим доступу: <http://www.fundamental-research.ru/article/view?id=39469>
- ТОПЧИЄВ, О. Г., НУДЕЛЬМАН, В. І., РУДЕНКО, Л. Г. (2012): Географія перед новітніми викликами і запитами (український аспект). *Український географічний журнал*, № 2: 3-10.
- ХОДЫРЕВА, А. К. (2012): Стратегии существования индустриальных образований крупных городов: теоретическая база. Актуальные проблемы архитектуры и дизайна–2012. Режим доступу : http://archvuz.ru/2012_22/1
- ШЕВЧЕНКО, А. В. (2012): Щодо державної політики підтримки розвитку інноваційних кластерів у промисловості України. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1069>

Таблиця 21.1. Проблеми покинутих промислових територій

Категорія проблем	Сутність категорії проблем	Вихідні проблеми	Сутність вихідних проблем
1	2	3	4
Соціально-культурні	негативні аспекти в житті соціуму, що прямо чи опосередковано впливають на життя людини та викликані появою покинутих промислових територій	проблема небезпеки для здоров'я населення	погіршення екологічної ситуації та санітарно-гігієнічного стану прилеглих житлових і рекреаційних територій призводить до виникнення низки захворювань у місцевого населення – від хвороб дихальних шляхів до новоутворень та генетичних порушень
		проблема розкрадання майна	розкрадання майна покинутих промислових територій місцевим населенням через відсутність охорони або недбале її здійснення, що часто здається як металобрухт
		проблема відтоку населення	покинуті промислові території та оточуюча місцевість поступово набувають ознак депресивності, що може призвести до депопуляції та механічного відтоку населення
		проблема підвищення травматизму та нещасних випадків	занедбані індустріальні об'єкти та території є травмонебезпечними для населення, особливо дітей і підлітків, яких приваблюють покинуті промислові споруди
		проблема збільшення безробіття та зниження якості життя	зупинка або закриття промислових підприємств призводить до вивільнення працівників та росту безробіття, в т.ч. прихованого, що, в свою чергу, обумовлює зниження доходів та якості життя населення
		проблема підвищення соціальної напруженості	як правило, райони покинутих промислових підприємств відрізняються підвищеним рівнем соціального неблагополуччя, зокрема несприятливою криміногенною ситуацією, маргіналізацією території
		проблема погіршення іміджу міста	наявність покинутих і занедбаних індустріальних просторів, зруйнованих споруд наносить шкоду іміджу міста, погіршує його архітектурний вигляд та, відповідно, естетичну привабливість, формує атмосферу занепаду і запустіння

Продовження табл. 21.1

1	2	3	4
Економічні	порушення в розвитку та веденні господарської діяльності міста, викликані появою покинутих промислових територій	проблема фінансування	брак або відсутність джерел фінансування покинутих промислових територій та об'єктів
		проблема незацікавленості власника в реконструкції	незацікавленість власника в реконструкції покинутих промислових територій як через брак коштів, так і через відсутність досвіду такої діяльності (часто власники промислових об'єктів проживають в інших регіонах або за кордоном та не турбуються про подальшу їх долю)
		проблема складності економічної оцінки об'єктів	проблема високої вартості проведення експертної оцінки покинутих промислових територій
		проблеми вилучення територій з господарського використання, зниження ефективності використання земельного фонду та виробничого потенціалу міста	закриття промислових підприємств, що обіймали значні площі, призводить до вилучення їх територій з господарського використання, що, в свою чергу, знижує ефективність використання і продуктивність земельного фонду міст, з одного боку, та зменшує їх виробничий потенціал – з іншого. В умовах дефіциту вільних земельних ділянок, придатних для будівництва, “простоювання” занедбаних підприємств на землях, які могли б бути надані під будівництво сучасних і необхідних місту об'єктів, є неефективним
		проблема низької інвестиційної привабливості	брак або повна відсутність інвестицій, оскільки перепрофілювання та рефункціоналізація підприємств потребує значних капіталовкладень
		проблема занепаду інфраструктури, що обслуговувала промислові об'єкти	закриття промислових підприємств поступово призводить до занепаду виробничої і соціальної інфраструктури, що їх обслуговувала, зокрема, автомобільних і залізничних шляхів, трубопроводів, ЛЕП, водопроводів, каналізаційних комунікацій, профільних науково-дослідних, освітніх та медичних закладів тощо

Продовження табл. 21.1

1	2	3	4
Технічні	технічні та технологічні проблеми промислових об'єктів, які ускладнюють або унеможливають їх подальше використання	проблема необхідності повної реконструкції	значна кількість покинутих промислових територій має дуже високий рівень занедбаності або зруйновані, що зумовлює необхідність їх повної реконструкції
		проблема застарілості будівель та обладнання	більшість індустріальних об'єктів характеризується застарілістю і зношеністю конструкцій будівель, технічною і технологічною відсталістю виробничого обладнання
		проблема складності технічної оцінки об'єктів	складність здійснення експертної оцінки технічного стану покинутих промислових територій зумовлюється їх технічним станом та неможливістю (складністю) доступу на них
Екологічні	зміна / погіршення навколишнього середовища через наявність покинутих промислових територій	проблема техногенних катастроф	на багатьох покинутих промислових територіях існує досить високий ризик виникнення техногенних катастроф у майбутньому
		проблема забруднення поверхневих і підземних вод	
		проблема забруднення ґрунтів	
		проблема забруднення атмосферного повітря	
		проблема зміни природних ландшафтів	
Транспортні	проблеми, пов'язані з транспортною доступністю покинутих промислових територій	проблеми занепаду транспортної інфраструктури та низької транспортної доступності	закриття промислових підприємств поступово призводить до занепаду транспортної інфраструктури, що їх обслуговувала та перебувала на балансі. В зв'язку з цим транспортна доступність таких об'єктів і територій поступово погіршується, що знижує можливості їх залучення до господарського використання в майбутньому
Політико-правові	проблеми, пов'язані з правом власності на промислові об'єкти і території	проблема власності	подальше використання занедбаних промислових територій залежить від рішення власника (в більшості випадків – приватного)
		проблема правового урегулювання процесів управління покинутими промисловими територіями	

22. Чи зможе індустріальний туризм змінити обличчя Кривого Рогу?

Вікторія Пацюк, Володимир Казаков

Сьогодення диктує нові орієнтири розвитку урбосистем, особливо це стосується докорінної зміни функцій промислових регіонів, зважаючи на зміщення акцентів від виробництва до сфери послуг. Однією з пріоритетних сфер є індустріальний туризм, що є вагомим важелем впливу на розвиток індустріальних регіонів та диверсифікацію їх монопрофільної економіки. Місто Кривий Ріг постулюється як потужний промисловий центр, що володіє найбільшим потенціалом розвитку індустріального туризму в Україні, з огляду на комплексне поєднання на локальній території повного спектру індустріальних ландшафтів (гірничопромислових та фабрично-заводських) та об'єктів індустріальної спадщини. Серед важливих завдань дослідження – оцінка передумов становлення та впровадження індустріального туризму у Кривому Розі, орієнтуючись на ресурсну базу, кадровий потенціал, інфраструктурну складову, специфіку індустріальної культури.

Ключові слова: промисловий регіон, промисловий центр, індустріальний туризм, монопрофільність, індустріальний ландшафт, індустріальна спадщина, Кривий Ріг

Прискорені темпи суспільного розвитку, доволі стрімкий перехід від індустріального до інформаційного суспільства зумовлюють необхідність кардинальної переоцінки ролі та значення індустріальних регіонів, їх перспективних функцій. Якщо в Україні дана проблематика лише виноситься на порядок денний, то в ряді європейських країн давно визначились з основними орієнтирами щодо перспектив розвитку індустріальних регіонів та пройшли їх успішну апробацію. Переживши бум промислового виробництва у середині 1950-х – 1970-х роках та згорнувши або перенісши індустріальне виробництво до інших країн, розвинені європейські країни зберегли численні артефакти промислового виробництва, представлені різноманітними будівлями та спорудами заводів, фабрик, шахт. Це зумовило дилему щодо перспектив їх використання: звільнити території від індустріальних “пережитків” минулого чи спрямувати зусилля на кардинальну трансформацію підприємств, їх використання в суспільно-корисних цілях. Як наслідок, більшість країн обрали шлях масштабних перетворень колишніх індустріальних

об'єктів на культурно-просвітницькі центри, об'єкти індустріального туризму.

Україна, з огляду на значний та тривалий індустріальний розвиток, також має широкий спектр промислових об'єктів, що можуть стати "плацдармом" для розвитку індустріального туризму. Становлення даного туристичного напрямку дозволить індустріальним центрам не лише сформувати їх привабливий туристичний образ, вийти на ринок туристичних послуг, але й поліпшити соціально-економічну ситуацію за рахунок диверсифікації економіки.

Рух за збереження індустріальної спадщини вперше з'явився в Англії на початку 1960-х років, коли почали спонтанно виникати місцеві групи ентузіастів, які боролися за порятунок пам'яток індустрії, яким загрожував процес реконструкції. З метою збереження, реабілітації та пропаганди індустріальної спадщини як частини національної та міжнародної культури всього людства в 1970-ті роки було створено Міжнародний Комітет зі збереження індустріальної спадщини. Із Великої Британії рух щодо збереження індустріальних пам'яток поширився в інші країни Європи. Активізувався цей процес завдяки успішному досвіду розвитку індустріального туризму в Рурському районі Німеччини, де у 1999 році було завершено формування регіонального "Маршруту виробничої спадщини", що згодом трансформувався в проект "Європейський маршрут індустріальної спадщини" ("European Route of Industrial Heritage" – ERIH). Цей проект реалізувався за підтримки фондів Європейського Союзу зі сподіванням, що нові форми туризму, які розвиваються на основі індустріальної спадщини, можуть відіграти важливу роль у відродженні промислових районів, допомагаючи їм будувати краще економічне майбутнє (<http://www.erih.net>). Проект ERIH нині об'єднує європейську індустріальну спадщину у мережу туристичних маршрутів, що відображають промислову спадщину різних регіонів та ознайомлюють з історією ключових галузей промисловості (зокрема, Єврорегіон Маас–Рейн, Саар–Лотарінгія–Люксембург, Голландський маршрут, Сілезія, Рурський маршрут, Саксонія-Ангальт, Південний Уельс тощо).

У країнах Європейського Союзу відчутною є підтримка державних структур, громадських організацій, а подекуди й Європейської комісії щодо розвитку індустріального туризму. Кожні два роки, починаючи з 2006 року, проводяться Європейські конференції з розвитку індустріального туризму. У 2014 році на V Європейській конференції (місто Феррол, Іспанія) Україну було представлено з

презентацією на тему “Індустріально-туристичні тренди міста Кривого Рогу”.

Що таке індустріальний туризм?

Індустріальний туризм трактується як вид туризму, зосереджений у промислових регіонах і спрямований на задоволення пізнавальних, професійних, ділових інтересів туристів на основі використання ресурсу працюючих промислових підприємств та індустріальної спадщини (індустріальних ландшафтів, індустріальної архітектури, відвідування як функціонуючих, так і непрацюючих підприємств).

Виникненню індустріального туризму сприяло декілька тенденцій. *По-перше*, туризм перетворився на одну з важливих галузей світової економіки, що активізувало зусилля багатьох країн світу, спрямовані на зайняття певної ніші на міжнародному туристичному ринку. У зв'язку з цим зросло значення оригінальних туристичних продуктів, впровадження нестандартних пропозицій, які спроможні задовольнити запити різних вікових, соціальних та професійних груп населення. *По-друге*, до туристичної діяльності прагнуть залучити нові території та нові об'єкти, які, в свою чергу, можуть бути тематично спрямованими. *По-третє*, відбулася зміна орієнтирів у мотивах туристів, які у багатьох випадках прагнуть розширити свій кругозір за рахунок відвідування незвичних та унікальних об'єктів.

Індустріальний туризм є важливою складовою сталого розвитку старопромислових регіонів. Підтвердженням цього є досвід багатьох європейських країн, в яких колишні промислові регіони отримали “нове життя” за рахунок створення на базі відпрацьованих промислових об'єктів туристичних атракцій. Зважаючи на досвід розвитку індустріального туризму в ряді європейських країнах, можна виділити такі його напрями:

– *екскурсії на діючі підприємства*. Зважаючи на закриття або винесення в інші країни багатьох промислових виробництв, як правило, такі екскурсії проводяться переважно на підприємства харчової промисловості, в першу чергу – на підприємства з виробництва алкогольних напоїв, кондитерських виробів, сирів. Це водночас є й вигідним маркетинговим кроком, оскільки сприяє покращенню іміджу підприємств;

– *музеєфікація промислових об'єктів*, що здійснюється за двома напрямками: 1) створення музейних комплексів на базі відпрацьованих промислових об'єктів. Таких прикладів в європейських

країнах дуже багато, частина з яких, що зберегли своє автентичне обличчя та мали особливу цінність у роки активного функціонування, отримали статус об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Наприклад, королівські соляні шахти Величка і Бохні (Польща), кам'яновугільні копальні Валлонії (Бельгія), фабричні поселення Солтейр та Нью-Ланарк, фабрики в долині річки Дервент (Велика Британія), фабричне селище Креспі-д'Адда (Італія), копальні Раммельсберга, залізобробний завод у місті Фельклінген, вугільна шахта Цольферайн (Німеччина), шахтарське місто Рьорус (Норвегія), деревообробна фабрика у Верлі (Фінляндія), кам'яновугільний басейн у регіоні Нор-Па-де-Кале (Франція) тощо; 2) створення ультрасучасних креативних музеїв. Таку тенденцію переважно наслідують потужні автомобільні корпорації (зокрема, BMW, Porsche, Фольксваген, Мерседес) (Пацюк, Шиян 2015).

– *створення рекреаційних зон на базі техногенних ландшафтів*. Програми зі зміни функціонального призначення індустриальних територій реалізовані у Великій Британії, Ірландії, Німеччині, Франції, Бельгії, Польщі. Наприклад, у Шеффільді та його околицях на місці колишнього сталеливарного заводу створено парк зі стадіоном, вугільний кар'єр перетворено в систему озер для водних видів спорту, на місці родовища пісковиків організовано тренування зі скелелазіння, на землях буровугільних розробок в Німеччині створена зона відпочинку Вілле (на околицях м. Кельн) (Пацюк 2011). На базі відпрацьованих техногенних ландшафтів кам'яновугільних шахт Валлонії (Бельгія) та регіону Нор-Па-де-Кале (Франція) створено оглядові майданчики, прокладено стежки для теренкуру, маршрути для велосипедистів, а відпрацьовані кар'єри заповнені водою та перетворені в об'єкти риболовлі;

– *ревалоризація індустриальних об'єктів та їх трансформація в об'єкти суспільного призначення*. Найбільшої популярності отримало створення спортивних майданчиків, конференц-залів, виставкових, концертних залів, проведення фестивалів в умовах індустриального середовища, створення музеїв (особливо музеїв сучасного мистецтва) тощо. Практично в кожному старопромисловому місті Європи можна знайти приклад трансформації індустриального об'єкту в заклад харчування.

Потенціал розвитку індустриального туризму в Кривому Розі

Індустриальне надбання України цілком придатне для формування на його основі інфраструктури індустриального туризму. Од-

нак, на даний момент його розвиток гальмується низкою чинників, зокрема, організаційно-правових (несформованість відповідної правової бази, проблеми з ліцензуванням організацій, що займаються просуванням індустріального туризму, відсутність єдиних методик та стандартів оцінки послуг індустріального туризму); адміністративно-економічних (незацікавленість та недостатнє розуміння місцевою владою та керівництвом промислових підприємств економічної ефективності організації індустріально-туристичної роботи, низький рівень надання послуг, обмежені можливості швидкого просування українського індустріально-туристичного продукту на зовнішній ринок, низькі доходи від діяльності індустріального туризму), інфраструктурних (незадовільний рівень туристичного облаштування об'єктів, відсутність спеціалізованих туроператорів, гідів, недостатній рівень техніки безпеки на промислових підприємствах), інформаційних (відсутність якісної реклами, слабка поінформованість населення промислових регіонів стосовно потенціалу індустріального туризму).

Найбільші порівняльні переваги щодо розвитку індустріального туризму в Україні має місто Кривий Ріг, що володіє унікальною ресурсною та геопросторовою базою задля становлення даного туристичного напрямку, адже тут представлений практично повний спектр різномірних фабрично-заводських підприємств та гірничо-промислових ландшафтів. Нині індустріальний туризм визнано одним із десяти стратегічних напрямів розвитку міста, що в майбутньому може приносити значні фінансові дивіденди до його бюджету.

Ресурсний потенціал індустріального туризму Кривого Рогу є значним та охоплює такі складові: діючі виробництва; техногенні ландшафти; індустріальна спадщина; унікальні техногенні об'єкти; кадровий потенціал; інфраструктура. Розглянемо кожен із цих складових детальніше.

Діючі виробництва. Серед працюючих промислових об'єктів найбільший туристичний попит характерний для підприємств, що регулярно організують екскурсії для туристів, де створені оглядові майданчики, розроблені екскурсійні маршрути. Так, у місті Кривий Ріг туристичний потенціал мають гірничо-металургійний комплекс "АрселорМіттал Кривий Ріг", чотири потужних гірничозбагачувальних комбінати, вісім потужних залізородних шахт, що входять до переліку найглибших в Європі, а також понад 80 фабрично-заводських об'єктів. "АрселорМіттал Кривий Ріг" – найбільше металургійне підприємство України та один із найпоту-

жніших гірничо-металургійних комбінатів Європи. Продукція підприємства використовувалася при будівництві найамбітніших світових проектів – хмарочосу Бурдж Халіфа у Дубаї, собору Святої Трійці в Тбілісі, стадіону “Олімпійський” у Києві тощо. Головними туристичними атракціями є музей підприємства та доменна піч № 9, що введена в експлуатацію у 1974 році й донині залишається найбільшою в Україні та однією з найбільших у світі. Тут організовано огляд процесу плавки чавуну, роботи коксохімічних батарей, машини безперервного лиття заготовок (<http://krt.dp.ua>).

Північний гірничо-збагачувальний комбінат – найбільше гірничодобувне підприємство Європи, де найбільший інтерес для туристів мають Першотравневий та Ганнівський кар’єри (зокрема, у Першотравневому кар’єрі створено оглядовий майданчик, геопарк), а також дробильна фабрика та скансен гірничої техніки. Центральний гірничо-збагачувальний комбінат – єдине підприємство в Україні, що одночасно використовує відкритий та підземний способи видобутку руди. Його туристичний потенціал формують ряд кар’єрів, шахта ім. Орджонікідзе (найстаріша діюча шахта в місті – з 1911 року), комплекс велетенських відвалів і шламосховище. На Південному та Інгулецькому гірничо-збагачувальних комбінатах створено сучасні оглядові майданчики на схилах унікальних кар’єрів.

Криворізький залізорудний комбінат є найбільшим підприємством України з видобутку залізної руди підземним способом, що включає чотири надпотужні шахти, зокрема, ”Тернівську“ (раніше – ім. Леніна) – найглибшу залізорудну шахту Європи (глибиною 1605 м). На підприємстві організовано туристичні маршрути до унікального навчального полігону (модель шахти з діючими машинами і механізмами), наземної виробничої інфраструктури шахт з підйомом на копри, підземних горизонтів зі спуском під землю на глибину до 1350 метрів. Також екскурсійні маршрути організовані на руднику ”ЄВРАЗ Суха Балка“ – до найпотужнішої в місті шахти ”Ювілейна“ з відвідуванням наземних об’єктів, підйомом на копер (висотою 108 м, з якого відкривається панорама північної та центральної частини промислового міста Кривий Ріг), а також зі спуском під землю (на глибину 1280 м з переодяганням у сучасний шахтарський одяг).

Техногенні ландшафти – це штучно створені ландшафти (культурні ландшафти) в межах промислових частин міста. Їх техногенний характер формують кар’єри (11), відвали (89), провальні зони

(26), шламосховища (15), спелестологічні об'єкти (35) (Казаков 2013). Серед кар'єрних форм рельєфу найбільшу туристичну цінність має кар'єр Південного гірничо-збагачувального комбінату – “фантастичне утворення”, що за своїми масштабами є одним з найбільших в Україні – площею 616 га, довжиною 3 км та шириною 2,65 км. Кар'єр має глибину 410 м та включає 28 робочих горизонтів, де прокладено 300 км залізничних колій.

Відвальні ландшафти використовуються як оглядові майданчики з панорамою міста. Так, з Бурщицького та Петровського відвалів відкривається найкраща панорама нічного міста: з Бурщицького відвалу можна спостерігати сяючі у жовтих і білих ліхтарях центральні райони міста, металургійний комбінат “АрселорМіттал Кривий Ріг” (темні кар'єри з освітленими екскаваторами та потужними вантажівками), труби Південного та колишнього Новокриворізького гірничо-збагачувальних комбінатів; з Петровського відвалу – найбільш заселені райони міста (Саксаганський та Жовтневий), прожектори та червоні вогники високих копрів шахт.

Провальні ландшафти Кривого Рогу – це унікальні явища, які виникли внаслідок обвалення стель верхніх підземних горизонтів шахт до глибини 100–600 метрів (провальні лійки глибиною до 150 м, провальні колодязі глибиною до 250 м, тераси і зсуви, скелясті стінки з крутизною, подібною до справжніх гір). Частина проваль зайнята невеликими, але привабливими озерами. В стінках деяких проваль розкриті підземні штреки та підземні горизонти старих шахт віком понад 60 років. Найкраще провалля збереглися у північній частині Кривого Рогу – поблизу шахт “Тернівська”, “Гвардійська”, ім. Орджонікідзе. Провалля шахт Кривого Рогу є унікальними в Європі, тому мають для розвитку індустріального туризму особливе значення (Казаков 2013).

Туристичний потенціал мають і такі форми техногенних ландшафтів, як затоплені озерами колишні кар'єри глибиною понад 10 м. Ці озера виникли без втручання з боку людини. Перше озеро в Пастуховських кар'єрах утворилося ще у 1908 році та існує й донині. У межах міста утворилося 22 кар'єрних озера, які зосереджені переважно у південній частині. Криворізькі озера є унікальними за своїми природними ознаками, зокрема мають високу прозорість води (коливається від 0,5 до 5 м, що є унікальним показником навіть для природних водойм України). Найглибше озеро виникло в кар'єрі № 1 колишнього Новокриворізького гірничо-збагачувального комбінату (70 м). Затоплені кар'єри

Кривого Рогу – потенційні місця для організації рекреаційної діяльності.

Індустріальна спадщина міста представлена залишками виробничих об'єктів, залізниць, гідротехнічних споруд, мостів, робітничих селищ, фрагментами давніх гірничопромислових ландшафтів. На території Кривого Рогу та найближчих околиць представлені такі типи об'єктів індустріальної спадщини: історичні непрацюючі промислові об'єкти (закинуті заводи і фабрики, старі кар'єри з видобутку залізної руди і граніту, старі шахти тощо); поселення гірників криворізьких рудників, які розташовувалися компактно поруч з місцями видобутку залізної руди; споруди обслуговуючого призначення (робочі лазні, адміністративні контори, будівлі пошти та інші); гідротехнічні споруди (греблі водосховищ, каналізовані русла рік, підземні дериваційні тунелі річок); об'єкти транспортної комунікації (магістральні залізниці та шосе, відкотні залізниці рудників, водостічні труби, заводські мости, залізничні станції, локомотивні депо тощо).

Найбільшу цінність з точки зору туристичного використання можуть мати 45 старих кар'єрів і 64 відвалів віком понад 100 років, шість шламосховищ старих рудників, три водосховища на ріках Інгулець і Саксагань, підземний тунель річки Саксагань, чотири водонапірні вежі, водогін, споруда насосної станції старого Гданцівського рудника, дренажний канал, три водовідвідні канали на ріках Інгулець і Саксагань; шість старовинних заводів, два водні млини, три працюючі старі шахти, руїни 50 старих шахт, 12 відкритих стволів шахт, три штреки, 11 штолень, дві підземні виробки на старому Кочубеївському руднику, один квершлаг шахти "Північна-вентиляційна", три провальні колодязі, п'ять фундаментів споруд підйомників залізної руди зі старих кар'єрів (яким немає аналогів в Україні і Європі), 13 старовинних мостів, старовинні залізниці (віком понад 100 років), 17 відкотних залізниць рудників, 30 шляхопроводів, 8 залізничних станцій, 3 локомотивних депо, 42 будівлі станцій, 61 робітниче селище, 161 старовинна будівля, 11 парків і скверів, 10 кладовищ робітників і гірників, 17 будівель садиб рудопромисловців, 13 палаців культури рудників, 74 пам'ятники і пам'ятні знаки промислової тематики, 17 меморіальних дощок, які присвячені керівникам промисловості та будівництву індустрії (Казаков 2013).

Унікальні техногенні об'єкти. У Кривому Розі сконцентрована низка унікальних техногенних об'єктів, зокрема Саксаганський підземний тунель, підземний швидкісний трамвай, Криворі-

зький Гранд-каньйон, а також спелестологічні об'єкти.

Саксаганський підземний дериваційний тунель є унікальною гідротехнічною спорудою, що являє собою підземну річку на глибині від 31 до 63 м, яка проходить під житловою зоною міста. Створення тунелю було обумовлене необхідністю відведення води річки Саксагань від великих запасів залізної руди колишнього рудника ім. Кірова. Наразі ріка Саксагань впадає в ріку Інгулець на 1,5 км нижче від природного гирла. Тунель введений в дію у 1957 році. На поверхні тунель має вхідний і вихідний портали, які складаються з башт, всередині яких встановлена шлюзова конструкція регуляції пропуску і випуску води. На шляху тунелю в балці Південній Червоній створено підземний водоспад глибиною 24 м і діаметром 8 м, аналогів якому немає в Україні. Всі поверхневі об'єкти Саксаганського тунелю мають вільний доступ для огляду туристами.

Унікальною транспортною спорудою для України є швидкісний трамвай, що має одну лінію довжиною 18,7 км, налічує 15 станцій, з яких чотири – підземні. Більша частина лінії збудована за стандартами метрополітену, але як рухомий склад використовуються трамвайні вагони. Швидкісний трамвай – це фактично метрополітен, збудований не в місті мільйонері або обласному центрі, що також підкреслює історичну своєрідність міста.

Криворізький Гранд-каньйон – техногенне утворення, що виникло в результаті відсіпання відвалів Південним гірничозбагачувальним комбінатом висотою до 150 м обабіч русла ріки Інгулець. Долина рівнинної річки штучно була перетворена в справжній гірський каньйон, довжина якого становить 2,2 км, глибина 150 м, ширина по днищу 200 м (<http://krt.dp.ua>). Аналогів такому утворенню немає в Європі.

Спелестологічні об'єкти – підземні порожнини штучного походження, що нині не використовуються за прямим призначенням. Подібні об'єкти є основою для розвитку екстремального туризму. Такий вид туризму на Криворіжжі передбачає відвідування штучних порожнин, які виникли внаслідок промислових розробок переважно залізних руд. В межах міста та у найближчих околицях розміщено 34 спелестологічні об'єкти: 12 відкритих стволів шахт, три штреки, 11 штолень, дві підземні виробки, один квершлаг, два провальні колодязі, три гезенки висхідних виробок (Казаков 2013). Тобто Кривбас має суттєві передумови для розвитку спелеотуризму, проведення спортивних екстремальних походів.

Кадровий потенціал. Системний розвиток будь-якого виду туризму повинен бути забезпечений відповідно підготовленими кадрами в галузі менеджменту туризму, екскурсійної справи, готельно-ресторанного господарства, анімації. При географічному факультеті Криворізького національного університету діє кафедра фізичної географії, краєзнавства та туризму, фахівці якої тривалий період досліджують проблеми розвитку індустріального туризму в Кривому Розі, вивчають територіальну дислокацію об'єктів індустріальної спадщини, розробляють пропозицій щодо створення рекреаційних зон в техногенному середовищі. З 2014 року на базі географічного факультету відкрито напрям підготовки “Туризм”, а у 2015 році підготовлено першу групу фахівців-екскурсоводів.

Інфраструктура. Ефективність розвитку індустріального туризму, як і будь-якого іншого виду туристичної діяльності, значною мірою залежить від інфраструктурного забезпечення, що в першу чергу включає: готельне господарство, транспортне забезпечення, організацію харчування туристів, заклади вечірніх анімаційних програм для туристів. Туристична інфраструктура Кривого Рогу представлена 12 закладами розміщення туристів (у т.ч. два чотирьохзіркових готелі), 77 туристичними підприємствами, 452 закладами громадського харчування. На задоволення потреб дозвілля туристів орієнтована діяльність культурно-мистецьких закладів – цирку, Палац молоді і студентів, трьох кінотеатрів, трьох театрів, 32 музеїв, двох виставкових залів, 12 розважальних центрів тощо (за даними Криворізького ресурсного центру: www.krogerc.info). Однак, аналіз даного сегменту в м. Кривому Розі показує, що він вимагає значного вдосконалення і значних інвестицій, територіальної реорганізації, зважаючи на величезну протяжність міста (практично 100 км з півночі на південь).

У місті Кривий Ріг працює десять музеїв промислової тематики, зокрема музеї найбільших гірничо-металургійних підприємств міста (металургійного комбінату “АрселорМіттал Кривий Ріг” та чотирьох гірничозбагачувальних комбінатів). Так, у Музеї Південного гірничозбагачувального комбінату встановлено 3D-інсталяцію роботи кар’єру, широкоформатний екран для огляду роботи кар’єру в он-лайн режимі, інтерактивний макет підприємства, працюючі моделі виробничої техніки. Про історію та розвиток залізниці на Криворіжжі розповідають виставкові зали музею локомотивного депо та музею історії Криворізької дирекції залізничних перевезень державного підприємства “Придніпровська залізниця”. Загальна історія міста і краю представлена в Міському історико-

краєзнавчому музеї з двома філіями (Тернівська та 3D-відеогалерея).

Серед інших інфраструктурних об'єктів – промисловий скансен та геопарки. Перший в Україні промисловий скансен – музей гірничої техніки під відкритим небом, де представлено артефакти, що презентують “силу та міць важкої індустрії криворізького краю”, – розташований поряд з палацом культури Північного гірничозбагачувального комбінату. Розробляється концепція створення скансену в межах комбінату “АрселорМіттал Кривий Ріг”, де буде представлено не лише гірничопромислове, а й металургійне обладнання. Новостворені геопарки під відкритим небом розташовані в Першотравневому кар'єрі Північного гірничо-збагачувального комбінату біля оглядового майданчика, в алеї парку ім. Савицького на Південному гірничо-збагачувальному комбінаті та в головному парку міста (ім. Федора Мершавцева). У геопарках виставлені брили гірських порід, які видобуваються в кар'єрах, а також подана інформація про основні гірські породи та гірничо-збагачувальні комбінати Кривого Рогу.

Особливу туристичну атракцію становить протяжність самого міста. Місто Кривий ріг утворилося шляхом злиття окремих рудників Кривбасу, поступово витягнувшись на понад 100 км уздовж залізничної смуги майже за меридіаном. Місто Кривий Ріг є найдовшим містом Європи.

Стратегія розвитку індустріального туризму в Кривому Розі

Наявний туристичний потенціал для розвитку індустріального туризму в місті може бути ефективно використаний за умови усвідомлення місцевою владою та керівництвом промислових підприємств переваг зміни іміджу міста металургів на імідж туристичного центру (хоча й індустріального спрямовання).

Обговорення перспектив розвитку індустріального туризму в місті ініційовано міською владою 2012 року, після чого в результаті спільної роботи Управління економіки Криворізької міської ради, фахівців Інституту розвитку міста Кривого Рогу та експертів Криворізького національного університету було розроблено “Програму розвитку промислового туризму в місті Кривому Розі на 2013–2015 роки”, яку було затверджено на сесії міської ради у 2013 році. Після її реалізації Програму було пролонговано на 2016–2020 роки. Основною метою Програми є “здійснення заходів, спрямованих на розвиток туристичної галузі, забезпечення умов для повноцінного розвитку індустріального туризму, створення якісного туристично-

го продукту, здатного відобразити все різноманіття індустріальної спадщини та максимально задовольнити потреби внутрішнього й міжнародного туризму” (*Програма розвитку... 2015*).

Ключовими завданнями розвитку індустріального туризму в місті визначено: створення сприятливих передумов для формування якісного та конкурентоспроможного туристичного продукту та його позиціонування на державному та міжнародному туристичних ринках; створення відділу розвитку промислового туризму на базі комунального підприємства “Інститут розвитку міста Кривого Рогу” Криворізької міської ради; залучення провідних промислових підприємств міста до розвитку індустріального туризму; створення розвинутої інфраструктури індустріального туризму; підтримка розвитку малого та середнього підприємництва у сфері туристичної інфраструктури; організація зон відпочинку на базі техногенних ландшафтів (рекультивованих територій); проведення маркетингових досліджень у туристичній галузі, представлення міста на національних і міжнародних туристичних виставках в Україні та за кордоном; створення туристичного бренду міста; проведення активної рекламної діяльності, спрямованої на формування іміджу міста як туристичного центру; створення сприятливого організаційно-правового середовища у сфері індустріального туризму; формування кваліфікованого кадрового та наукового потенціалу галузі, збереження та відновлення унікальних пам’яток індустріальної спадщини Криворіжжя; створення туристичних коридорів у межах міста як основних векторів екскурсійної діяльності за програмами турів та забезпечення транспортної доступності до важливих індустріально-туристичних об’єктів; забезпечення організаційних заходів і технічних вимог до безпеки туристів (*Програма розвитку... 2015*).

Важливими кроками для реалізації потенціалу Кривого Рогу як центру індустріального туризму були такі:

– інституційно-організаційні заходи: проведення інвентаризації та створення міського реєстру індустріально-туристичних об’єктів; підписання договорів про співпрацю з провідними промисловими підприємствами, туристичними фірмами та закладами туристичної індустрії; розробка низки екскурсійних маршрутів (понад 50, зокрема, комплексні “Кривий Ріг багатогранний“, “Кривий Ріг – місто руди та металу“, “Криворізький уїк-енд“, “Кривий Ріг – промислова перлина України”; тематичні “Кривий Ріг шахтарський, металургійний, гірничий“, “Таємниці Кочубеївських штолень“, “Стежками старого Гданцівського рудника“, “Кривий Ріг геологічний“, “Краса затоплених кар’єрів“, “Криворізький Гранд-каньйон“;

велоіндустріальні "Криворізька зона відчуження", "Криворізький клондайк", "Марсіанські краєвиди", а також дайвінг у затоплених кар'єрах, екстремальні спуски в закинуті шахти та провальні колодязі, водноіндустріальні на байдарках по Інгульцю) (Казаков 2015);

– інформаційно-презентаційні заходи: створення сайту "Діюча індустрія", присвяченого розвитку індустріального туризму у Криворізькому регіоні (www.krt.dp.ua); презентація туристичних можливостей міста на важливих туристичних форумах (V Міжнародній туристичній виставці в м. Забже, Польща (2013), II Київському міжнародному туристичному форумі, V Європейській конференції з індустріального туризму в м. Феррол, Іспанія (2014), XV Міжнародному конгресі Міжнародного Комітету зі збереження індустріальної спадщини в м. Лілль, Франція (2015)); розробка та видання буклетів, відеороликів, що репрезентують туристичний потенціал міста;

– геомаркетингові заходи: проведення соціологічних досліджень туристичних вподобань населення; створення туристичного бренду індустріального туризму міста; проведення у місті Міжнародного науково-практичного форуму "Індустріальний туризм: реальність та перспективи" (2013).

За даними опитування, проведеного на сайті <http://irm.kr.ua>, основною цільовою аудиторією індустріального туризму у Кривому Розі є особи віком 19-25 років (52,6 % опитаних) та 26-35 років (29,5 %); за соціальним станом – студенти (34,3 %), працівники науки, освіти, культури (21,9 %), працівники підприємств матеріальної сфери виробництва (15,3 %); пріоритетними об'єктами промислового туризму є шахти (18,2 %), кар'єри (17,9 %), непрацюючі старовинні індустріальні об'єкти (15,2 %). Щодо форми проведення екскурсії, то більшість респондентів віддали перевагу комбінованій автобусно-пішохідній екскурсії (25,7 %), пішохідній (21,2 %), екстремальній екскурсії з використанням нетрадиційних транспортних засобів (16,2 %). У цілому мешканці позитивно оцінили перспективи Криворіжжя щодо розвитку індустріального туризму: "дуже добрі" – 52,3 %, "добрі" – 29,4 %;

Ключовими передумовами розвитку індустріального туризму у Кривому Розі та перетворення міста на туристичний центр є:

- заповідання унікальних антропогенних ландшафтів;
- музеєфікація об'єктів індустріальної спадщини;
- створення зон відпочинку в умовах антропогенно модифікованих ландшафтів;

– створення анімаційних розважальних програм в умовах функціонування індустріальних підприємств.

Заповідання унікальних антропогенних ландшафтів. За теоретичну основу заповідання було взято керівні положення методологій, за якими заповідатись можуть: 1) не лише добре збережені ландшафти, а й певною мірою порушені, які володіють потенціалом самовідновлення щодо повернення до майже первинного стану; 2) антропогенні ландшафти, хоча деякі, іноді й характеризуються докорінними відмінностями від первинного стану – кар’єри, відвали, провали, підземні розробки (шахти); 3) ніякої різниці між природними та антропогенними ландшафтами щодо заповідання не повинно бути; заповідатися повинні будь-які з антропогенних ландшафтів, які мають онтологічну та гносеологічну цінність, починаючи від гірничопромислових і закінчуючи сільськогосподарськими та рекреаційними ландшафтами, з метою збереження їх як явищ універсуму або для самовідновлення первинних геосистем; 4) природні об’єкти, які відрізняються сакральною (в історичному аспекті) цінністю; 5) територіальна організація заповідної справи має здійснюватися тотально (*Казаків 2012*). На теренах Криворіжжя заповідання потребують шахти, кар’єри, відвали, антропогенізовані ділянки річкових долин, провалля підземних рудників. Проте на сьогоднішній день робота по заповіданню техногенних об’єктів не набула масштабності – в 1990-х роках статус заказника місцевого значення отримали лише кар’єр і відвал ”Візерка“ Інгулецького рудоуправління.

Музеєфікація об’єктів індустріальної спадщини. Музеєфікація виробничих споруд є найбільш поширеним способом збереження індустріальної спадщини, що рекомендований для об’єктів, які втратили свою первинну функцію. Ці пам’ятки дозволяють простежити і наочно показати зміну умов і засобів праці, історію становлення та розвитку різних галузей промисловості і транспорту. Музеєфікація індустріальної спадщини Криворіжжя повинна орієнтуватися на рівень збереженості та ”задіяності“ в суспільному житті індустріальної спадщини та враховувати їх естетичну, історичну, соціальну та інформаційну цінність. Таким чином, вона може бути здійснена за такими напрямками: створення музеїв при підприємствах, відкриття скансенів та віртуальних музеїв. Загалом технічно-історичний потенціал регіону цілком дозволяє створити тут музеї гірничодобувної справи, металургійної справи, сталі, заліза, а на базі одного з підприємств міста доцільно створити музей-завод (*Пацюк 2013*).

Створення зон відпочинку в умовах антропогенно модифікованих ландшафтів. Такий захід передбачає перетворення наявного непридатного для рекреації гірничопромислового ландшафту в ландшафт, сприятливий для тих чи інших форм туристично-рекреаційної діяльності. Такі зони відпочинку доцільно організовувати поблизу затоплених кар'єрів. В Україні класичним прикладом створення паркової зони відпочинку на місці гірничопромислових земель є Олександрівський парк в місті Покров (до 2016 року – Орджонікідзе) Дніпропетровської області, створений на марганцеворудних кар'єрно-відвальних комплексах. Подібну практику можна впровадити і у Кривому Розі. Так, затоплений Октябрський гранітний кар'єр з відвалом (народна назва урочища "Біла Гора") вже є місцем відпочинку багатьох жителів міста, хоча й не має відповідної інфраструктури. За наявності транспортних під'їздів та інфраструктурних закладів у Кривому Розі можна створити низку аналогічних закладів.

Створення анімаційних розважальних програм в умовах функціонування індустріальних підприємств. У другій половині ХХ століття туристичний ринок перейшов від виробництва товарів та надання послуг до професійної організації умов для отримання цікавих вражень. Основною формою продукту споживання стає діяльність – можливість участі в пізнавальному переживанні, що ґрунтується на різного роду атракціях. Зростає роль анімації під час відвідування індустріальних об'єктів, що може бути урізноманітнено не лише яскравим демонструванням виробничого процесу, а й залученням відвідувачів до створення певної продукції. Основними напрямками анімаційної діяльності на теренах Криворіжжя можуть стати: "театралізація" процесу виробництва, історична реконструкція індустріального процесу, різноманітні шоу виробничої тематики, костюмовані програми з безпосередньою участю відвідувачів в процесі видобутку та виробництва готової продукції, створення тематичних промислових парків.

Отже, викладене вище дає підстави стверджувати, розвиток індустріального туризму в Кривому Розі може кардинально змінити "обличчя міста", створити його більш привабливим, з одного боку, та забезпечити створення нових робочих місць та збільшення надходжень до бюджету, з іншого. Адекватне позиціонування Кривого Рогу на ринку туристичних послуг, а саме врахування його порівняльних переваг щодо інших міст та регіонів, є важливою умовою його конкурентоспроможності як в туристичній сфері, так і серед міст постіндустріальної орієнтації.

- КАЗАКОВ, В. Л. (2012): Оптимізація гірничопромислових ландшафтів: традиції та новації. У: *Географія та екологія: наука і освіта*. Умань, «Сочінський», с. 79-83.
- КАЗАКОВ, В. Л. (2013): Системний підхід до розвитку індустріального туризму (на прикладі Кривого Рогу). У: *Збалансований розвиток туристичних регіонів: національний і світовий досвід*. Львів, Ліга-Прес, с. 218-220.
- КАЗАКОВ, В. Л. (2015): Екскурсійний потенціал міста Кривого Рогу як передумова становлення туризму в промисловому регіоні. У: *Стратегія розвитку національного туризму і його кадрове забезпечення*. Київ, с. 88-92.
- ПАЦЮК, В. С. (2011): Аналіз світового досвіду становлення туризму індустріальної спадщини. У: // *Теоретичні, регіональні, прикладні напрями розвитку антропогенної географії та геології*. Кривий Ріг, Видавничий дім, с. 273-278.
- ПАЦЮК, В. С. (2013): Особливості становлення індустріального туризму у Кривому Розі. У: *Індустріальний туризм: реалії та перспективи*. Кривий Ріг, Вид. Р.А. Козлов, с. 117-120.
- ПАЦЮК, В. С., ШИЯН, Д. В. (2015): Аналіз європейського досвіду розвитку туризму індустріальної спадщини задля його подальшої апробації в Україні *Географія та туризм*, Вип. 34: 56–63.
- ПРОГРАМА РОЗВИТКУ промислового туризму в місті Кривий Ріг на 2016-2020 роки (2015): Кривий Ріг, Криворізька міська рада, 23 с. Режим доступу: http://krt.dp.ua/files/pdf/The_program_of_development_of_industrial_tourism_2016-2020.pdf.

23. Зелена економіка в містах України: міф чи реальність?

Олена Кононенко

Зелена міська економіка включає в себе сектори з низьким екологічним слідом, в першу чергу такі, що мають низькі показники викиду вуглецю: відновлювальна енергетика, енерго- і ресурсоефективна фізична інфраструктура (зелене будівництво, електричний громадський транспорт, поводження з відходами, водопостачання), захист зелених відкритих просторів. Для розвитку цих секторів важливими є інновації, збалансоване планування розвитку міст та налагодження співпраці з громадами та приватним сектором. Можливості українських міст щодо розвитку зелених галузей обмежені внаслідок дефіциту основних видів ресурсів, численних поточних проблем функціонування міст, недосконалості менеджменту щодо вирішення тактичних і стратегічних завдань, необґрунтованості вибору пріоритетів розвитку. Особливістю трансформаційних процесів у Києві як пострадянському місті є гетерохронна коеволюційність, що проявляється у різних темпах змін за основними напрямками озеленення міської економіки. Позитивні зміни відбуваються щодо структури економічної системи міста (постіндустріальні зміни), транспортної системи, поводження з відходами. Інші складові, в першу чергу, відновлювальна енергетика, зелене будівництво, стале водопостачання, поки що не отримали позитивної динаміки.

Ключові слова: зелена міська економіка, зелена модель розвитку, відновлювальна енергетика, пострадянське місто, Київ

Сталий розвиток міст є одним з найважливіших напрямів вдосконалення міського середовища, що завжди було осередком комплексу проблем: економічних, екологічних, соціальних, інституціональних. В “Порядку денному на XXI століття” напрямками стійкого розвитку міських поселень визначено надання всім гідного житла, вдосконалення процесів управління людськими поселеннями, забезпечення міських поселень стійкими системами енергопостачання і транспорту, забезпечення стійкої діяльності будівельного сектору та ін. Подальший розвиток і реалізація концепції сталого розвитку передбачає використання економічних, організаційних, моральних та інших важелів впливу для досягнення визначених цілей та розв’язання завдань.

Починаючи з 1994 року проблеми сталого розвитку міст обговорювались на європейських конференціях (Ольборг, 1994, Лісабон, 1996, Ганновер, 2000, Ольборг, 2004, Севілья, 2007, Женева, 2013), де, крім розгляду актуальних проблем розвитку міст, приймалися рішення про найефективніші механізми реалізації погодженої на глобальному рівні моделі соціально-економічного розвитку. У 1994 році в Ольборзі (Данія) на європейській конференції зі сталого розвитку міст було прийнято відправний документ – “Хартію європейських міст зі сталості” (Ольборзька Хартія). Міста отримали завдання розробити стратегії сталого розвитку, що відповідали б Порядку денному на ХХІ ст., прийнятому у Ріо-де-Жанейро двома роками раніше.

Женевська конференція зі сталого розвитку міст була сфокусована на пошуках ресурсів для забезпечення сталого розвитку в умовах економічної кризи. Важливим висновком конференції стала теза про продовження зеленого курсу розвитку міст незалежно від економічних можливостей. Складові зеленої економіки мають мультиплікативний ефект, що першу чергу стосується енергозбереження, зеленого будівництва, водопостачання на засадах сталого розвитку. Відповідно, для зелених секторів характерною є наявність внутрішнього джерела розвитку, що за певних правових і організаційних умов, робить їх інвестиційно привабливими. Розгляд зеленого курсу з таких позицій особливо актуальний для вітчизняної управлінської практики, що багато років не демонструє прогресу у екологічній сфері, а управлінці пояснюють цей факт виключно економічними негараздами.

Теоретичні засади зеленого урбанізму

Бачення міст як територій, на яких гармонійно поєднується економічна діяльність, соціальна активність та стійкі і продуктивні природні ландшафти, бере свій початок з 1902 року, коли вийшла у світ праця *Е. Говарда “Міста-парки майбутнього” (Howard 1902)*. Книга започатковує напрям розробки моделей розвитку міст, які за рахунок оптимального територіального планування та використання нових технологій, не створюють тиску на навколишнє середовище. Розробки моделей міст, що принципово відрізняються від реальних, були продовжені вже в середині ХХ ст. Авторами найбільш резонансних праць стали Ф. Ллойд, К. Лінч, Р. Реджистер (*Lloyd 1932; Lynch 1960; Register 1987*). Певною мірою даний підхід можна розглядати як міську утопію, що реалізує абсолютну ідею екоміста

– самозабезпечення та відсутність негативного впливу на навколишнє середовище.

Суттєвим поштовхом для пошуку механізмів реалізації ідей еколого орієнтованого розвитку стали роботи членів Римського клубу і, перш за все, “Межі зростання” Д. Медоуза (*Meadows 1972*). Результати досліджень, представлені у даній доповіді, сприяли постановці питання про збалансований розвиток на глобальному рівні і розширення кола зацікавлених осіб за рахунок урядів, міжнародних організацій, громадськості. Після формулювання сутності поняття сталий розвиток (*sustainable development*), визначення його основних складових, почався пошук механізмів реалізації ідей на практиці. Чіткість розуміння поняття зеленої економіки пов’язана з доповіддю ЮНЕП “Глобальний новий зелений курс” (2008) та іншими програмними документами: “Towards green growth” (OECD, 2011), “Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication – A Synthesis for Policy Makers” (UNEP, 2011), “Inclusive Green Growth: The Pathway to Sustainable Development” (World Bank, 2012). Отже, за визначенням ЮНЕП, **зелена економіка** – це економіка з низькими викидами вуглецевих сполук, яка ефективно використовує ресурси і відповідає інтересам всього суспільства. Десять секторів зеленої економіки: сільське господарство, житлово-комунальне господарство, енергетика, рибальство, лісове господарство, промисловість, туризм, транспорт, утилізація та переробка відходів, управління водними ресурсами (*Глобальний новий... 2008*). Даний перелік, перш за все, свідчить про те, що зелена економіка не є альтернативою традиційним (або, так званим, коричневим) видам діяльності. Її характерною особливістю є якісні характеристики, насамперед споживання ресурсів та енергії, утилізація відходів виробництва і споживання.

Міста завжди відігравали ключову роль у реалізації концепції сталого розвитку та глобального зеленого курсу. Для цього є декілька аргументів. По-перше, як місця високої концентрації населення, комунікацій, промислових об’єктів, фінансових структур, урбанізовані території стали джерелом конфліктів, серед яких екологічні стають все більш відчутними. Отже, ставши осередком проблем, місто має стати «майданчиком» їх вирішення. По-друге, муніципальний рівень створює переваги для швидкої реалізації концепції завдяки залученню основних зацікавлених осіб (громадськість, бізнес, центральна та місцева влада). Оскільки концепція зеленої економіки є міждисциплінарною за цілями, ідеями, механізмами реалізації (*Kennet, Heinemann 2006*), місто є оптимальним майданчиком

для втілення ідей зеленого розвитку, серед яких найважливішими, за думкою М. Кеннет та В. Хайнеманна, є еколого-економічні, світоглядні, політичні та моральні.

В найбільш цілісному вигляді теоретичні основи зеленого курсу для міст обґрунтовані у концепції *зеленого урбанізму*. Т. Бітлі визначає зелений урбанізм як поєднання стійкості міського середовища та екосистем (*Beatley 2000, 2012*). Говорячи про зелений урбанізм як про новий напрям, автор наполягає на тому, що міста мають не тільки змінити вигляд, але і функціональні характеристики в напрямі розвитку більш екологічно відповідальних форм проживання населення. Основними ознаками зелених міст Т. Бітлі називає:

- намагання утримати міста в екологічних межах та зменшення їх екологічного сліду;
- планування міст у гармонії з природними ландшафтами;
- прагнення до замкнення основних життєвих циклів (переробка та утилізація відходів) в межах міста та налагодження щодо цього взаємовигідних зв'язків з навколишньою територією;
- досягнення максимально можливого самозабезпечення міста продуктами харчування, енергією, необхідними промисловими товарами і послугами;
- сприяння та підтримку більш сталого та здорового способу життя;
- забезпечення високої якості життя населення шляхом забезпечення високих показників економічного та соціального залучення (*Beatley 2000: 6-8*).

Розуміння сутності зелених міст Ш. Лемана не суперечить ознакам, викладеним вище, але значно збільшує кількість аспектів розвитку зелених міст (*Lehmann 2010*). Зелений урбанізм, за Ш. Леманом, є міждисциплінарним процесом, що вимагає співпраці різних спеціалістів - архітекторів, планувальників, екологів, соціологів, психологів, економістів та ін. В його роботі "*Принципи зеленого урбанізму. Трансформація міст в напрямку сталості*" викладено 15 принципів зеленого урбанізму для міського розвитку, серед яких основними є використання відновлювальної енергетики для забезпечення "нульового" викиду CO₂, забезпечення повної переробки відходів та повторного використання води, розвиток сталого транспорту, зеленого будівництва та сільського господарства, що забезпечить споживання місцевих продуктів харчування, високий рівень компактності проживання мешканців міста. Соціальні принципи розвитку зелених міст також визначені як важливі: розвиток

місцевих спільнот, збереження культурної спадщини, місцевої ідентичності, освітні та наукові програми, що забезпечить поширення інформації про нові практики і досвід у сфері зелених технологій.

Враховуючи велику кількість напрямів діяльності щодо зеленого курсу, в літературі сформувалась група понять, що характеризують міста з точки зору екологічно значимих характеристик. Широко вживаним поняттям є *зелене місто* (*green city*). Воно за сутністю є близьким до теоретичних положень зеленого урбанізму та зеленої економіки, використовується для міжнародних порівнянь екологічних характеристик міст (*The Green City Index 2012*). Зелене місто характеризується переважно розвитком зелених секторів, визначених ЮНЕП з акцентом на зменшенні ресурсоспоживання та викидів шкідливих речовин, в першу чергу парникових газів.

Також широко використовується термін *стале місто* (*sustainable city*), яке є найбільш широким поняттям серед близьких за значенням, включає в себе також перелік соціальних аспектів: нерівність доходів жителів, бідність, стан здоров'я населення, гендерні проблеми тощо. Виходячи з того, що характеристика сталості розвитку міста має комплексний характер, широкоживаним стало поняття сталого міського планування (*sustainable urban planning*), тобто планування, в основі якого лежить концепція сталого розвитку – такого, що забезпечить довготривалий та різнобічний розвиток території. Також тривалий час використовується поняття *екомісто* (*eco-city*), що окремими авторами трактується як синонім зеленого міста (*Caprotti 2014*), але з наголосом на пошуку шляхів поєднання традиційних для міста функцій зі збереженням природних ландшафтів в межах міської території. Таке ж змістовне наповнення має і поняття екопоселення.

Посилення однієї зі складових зеленого урбанізму призвело до використання таких понять як сонячне місто (*solar city*), компактне місто (*compact city*), місто, що не утворює відходи (*zero-waste city*), місто з низькими викидами парникових газів (*low carbon city*). Таке різноманіття понять викликано тим, що міста мають певну спеціалізацію щодо запровадження екологічно спрямованих технологій, або більш сприятливі умови для розвитку певного сектору зеленої економіки. Так, сонячні міста використовують переважно сонячні панелі для виробництва енергії з відновлювальних джерел, а компактні міста сплановані таким чином, щоб використовувати найбільш екологічні види транспорту (електричний громадський та велосипедний).

П. Ньюман виділяє сім типів *сталих/чутливих міст (resilient cities)*, детально характеризуючи відмінності між ними та наводить окремі приклади (Newman et al. 2009). В його розумінні поняття чутливого міста є максимально близьким до поняття зеленого або екологічного міста, але більш поширеним розумінням поняття чутливості міста як територіальної соціально-економічної системи є здатність протистояти різноманітним викликам внутрішнього чи зовнішнього характеру. В першу чергу, такими викликами є надзвичайні ситуації природного характеру та терористичні акти і в цьому може прослідковуватись певний зв'язок між чутливими містами та зеленими містами, що мають розвиватись з урахуванням існуючих глобальних загроз. Саме в такому ключі розглядає чутливе місто UNISDR (організація ООН щодо зменшення ризиків надзвичайних ситуацій).

При такому широкому різноманітті понять найбільш універсальним та таким, що характеризує відповідність розвитку міста екологічним характеристикам, є поняття зеленого міста. Основу господарства зеленого міста має складати *зелена міська економіка* – підприємства, установи та організації, що відносяться до зелених секторів. Зелені сектори є більш екологічно нейтральними порівняно з традиційними коричневими, але ступінь їх відповідності екологічним стандартам визначається рівнем розвитку сучасних ресурсозберігаючих технологій. Відповідно, модель зеленого міста є оптимістичним поглядом на майбутнє розвитку міст і міста по-різному і з різною швидкістю наближаються до бажаних стандартів. Темпи, територіальні особливості таких трансформацій, основні бар'єри на шляху, рушійні сили мають стати предметом географічних досліджень.

Методика дослідження

Дослідження зеленої економіки має здійснюватись з використанням методологічних підходів і методик, що дозволяють вивити тенденції і динаміку розвитку нових та зростаючих секторів і галузей. Структурні зрушення в міській економіці щодо пріоритетного розвитку найбільш важливих для міста секторів – енергетичного, транспортного, будівельного, поводження з відходами, водопостачання та водовідведення – найоптимальніше досліджувати за показниками обсягу виробленої продукції та послуг зеленими секторами, індексів даного показника; чисельності зайнятих у зелених секторах міської економіки, динаміки частки зайнятих у загальній кількості зайнятого населення; обсягу та динаміки інвестицій у зелені

сектори; обсягу і динаміки інновацій, пов'язаних з розвитком зеленої економіки.

Офіційна статистична база щодо розвитку зеленої економіки є обмеженою. Державна служба статистики збирає інформацію в більшій мірі щодо показників антропогенного впливу економіки та системи життєзабезпечення міст на природні екосистеми та населення, а саме статистику щодо обсягів оборотної та повторно використаної води, утилізації відходів, характеристики зелених зон міст. Серед показників, що відображають стан і динаміку розвитку економіки та соціальної сфери, екологічно спрямованих є декілька: обсяг електроенергії, виробленої з відновлювальних джерел, кількість маловідходних та ресурсозберігаючих нових технологічних процесів, кількість пасажирів, що перевозяться електротранспортом. Ще більш обмеженим є набір показників щодо розвитку зеленої економіки міст районного підпорядкування та селищ міського типу, що є додатковим обмежуючим чинником формування бази даних.

Саме тому на етапі формування системи збору статистичної інформації щодо розвитку зеленої економіки, прийнятним може бути використання показників, що опосередковано характеризують дані сектори, а саме: зростання сфери послуг порівняно з реальною економікою, динаміка використання паливно-енергетичних ресурсів та споживання електроенергії. Також, суттєвим доповненням загальної картини трансформацій щодо зеленої міської економіки мають бути показники викидів і скидів небезпечних речовин, в тому числі діоксиду вуглецю, які є основною причиною парникового ефекту та глобальної зміни клімату.

Формування і розвиток зеленої економіки є складним і багатоаспектним процесом. У попередніх роботах ми визначили, що основними внутрішніми рушіями зеленого зростання є бізнес, державні інституції та громадськість – як сукупність організованих структур, так і населення в цілому з екологічно орієнтованим способом життя (Кохоненко 2013: 111). Більш влучно ці рушії визначені у роботах К. Маккорміка та інших представників шведської школи зеленого урбанізму (McCormick et al. 2013: 6):

– управління та планування, що спрямовують міську економіку через визначення амбіційних цілей і завдань, ефективне стратегічне планування та створення механізмів для залучення всіх зацікавлених осіб до трансформаційного процесу;

– інновації та конкурентоспроможність, що можуть забезпечити необхідні перетворення шляхом збільшення зелених інвестицій

та підвищення конкурентоспроможності зелених секторів; до цих чинників входять не лише бізнес-структури, але і урядові організації, замовники та наукові установи – як виконавці інноваційних проєктів;

– спосіб життя та споживання, що відображають зміни у поведінці населення, перш за все, щодо моделі споживання.

Враховуючи важливість трьох ключових драйверів формування зеленої економіки, а також існування особливостей здійснення трансформацій на різних ієрархічних рівнях, загальна схема комплексного аналізу представлена на *рис. 23.1*. На схемі виділено три рівні аналізу: глобальний, національний та міський. Регіональний та внутрішньоміський рівні в рамках даного дослідження не представлені, хоча вони також є важливими для розуміння загальної картини формування зеленої економіки. Аналіз на регіональному рівні не входить до системи завдань даного дослідження, а внутрішньоміський відміни на початковому етапі розвитку зеленої економіки є, на нашу думку, слабо відчутними і їх виявлення залишається для подальших розвідок.

Глобальний рівень формування зеленої міської економіки представлений організаціями, діяльність яких спрямована на координацію дій урядів різних країн для спільного вирішення найбільш гострих глобальних проблем. Прикладом може бути ООН-Хабітат – програма ООН щодо населених пунктів. Серед завдань організації важливим є визначення загального вектору перетворень, формулювання вихідних принципів розвитку міст (*UN-Habitat 2015*). В той же час, діяльність під егідою ООН не є єдиною та основною формою міждержавної співпраці. Екологічне спрямування діяльності мають ряд організацій, що фінансуються транснаціональними компаніями або є благодійними організаціями. В даному дослідженні використовуються результати досліджень *The Economist Group* – міжнародної приватної медіа компанії, що здійснює міжнародні порівняння в різних сферах діяльності, в тому числі щодо екологічного розвитку міст. Перелік міжнародних організацій еколого-економічного спрямування, що збирають та поширюють інформацію щодо розвитку зелених секторів є широким: Грінпіс (Greenpeace), Європейська агенція довкілля (European Environment Agency), Інститут всесвітнього спостереження (Worldwatch Institute), Міжнародний союз охорони природи (International Union for Conservation of Nature) та ін. Крім збору статистичної інформації та проведення міжнародних порівнянь, міжнародні організації фор-

мують банк кейсів щодо розвитку зелених міст та реалізації окремих проєктів.



Рис. 23.1. Процеси формування і розвитку зеленої економіки за рівнями та основними рушійними силами

Національний рівень важливий з точки зору спрямування системи державного управління в напрямі різнобічної підтримки зелених секторів. Перш за все, це нормативно-правова база та система стимулів і санкцій, що сприяють розвитку зеленої економіки. В попередніх дослідженнях було проаналізовано Закон України “Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року” відносно індикаторів, які визначені як планові щодо розвитку зеленої економіки (Koponenko 2013: 78).

В рамках даного дослідження представлено спробу оцінки початкових умов і перспектив формування зеленої економіки в містах України на основі аналізу доступної статистичної інформації та результатів опитування мешканців міст, опублікованих і доступних для громадськості. Фокус було спрямовано не стільки на сучасний стан щодо розвитку зелених секторів в містах, скільки на динаміку за період 2000–2014 років та виявлення територіальних відмін трансформаційних процесів. Це, безумовно, наклало обмеження при

виборі статистичних показників. Вибір часового проміжку аналізу, з одного боку, пов'язаний з бажанням виявити більш відчутні зміни, а з іншого – вилучити період глибокої кризи 90-х років XX ст., що спричинила різкі коливання не лише економічних та соціальних, але і екологічних показників.

Рівень міста є ключовим у даному дослідженні, оскільки саме на ньому найбільш відчутними є зміни екологічного спрямування. Це обумовлено, по-перше, розширенням можливостей місцевої влади в рамках децентралізації та реформи адміністративно-територіального устрою, по-друге, розширенням доступу до коштів Європейського Союзу, урядів США, Канади, інших країн, що надають допомогу для реалізації проектів у сфері енергозбереження, благоустрою території, підвищення якості надання житлово-комунальних послуг та інших сфер життєзабезпечення міста та, по-третє, зростанням активності мешканців міст, що зацікавлені у покращенні умов проживання.

В даному дослідженні аналізуються стратегії, програми та ініціативи окремих міст щодо розвитку зеленої економіки. Також проведено порівняльну оцінку динаміки всіх доступних статистичних показників щодо розвитку зеленої економіки та негативних ефектів функціонування коричневої економіки на прикладі одного з міст України. Таким містом обрано Київ, для якого, як для столиці, збирається найширша і найбільш різноманітна база статистичної інформації порівняно з іншими містами країни. Також Київ представлений у міжнародних порівняннях, що стало іншим аргументом при виборі об'єкта більш детального дослідження. Крім того, автор виходив з гіпотези, що як столичне місто, Київ має бути лідером у різноманітних інноваціях, в тому числі і щодо формування зеленої економіки. Підтвердження або спростування її стало одним із завдань даного дослідження.

Оцінка потенціалу формування зеленої економіки в містах України

Можливості формування зеленої економіки в містах визначаються, перш за все, економічною базою міст. У найбільш складній ситуації щодо здійснення необхідних трансформацій знаходяться монофункціональні міста, основу економіки яких складають промислові підприємства, обладнання яких є фізично зношеним та морально застарілим. Також значні складнощі існують в населених пунктах, з яких відбувається значний міграційний відтік населення, фіксується високий рівень безробіття та характерні інші прояви

депресивності. З іншого боку, позитивний вплив на процеси озеленення економіки міста мають: висока частка сфери послуг у загальному обсязі виробленої доданої вартості, статус міста (більші можливості мають міста обласного підпорядкування та області центри). Диверсифікація економіки також є позитивним чинником розвитку зелених секторів, оскільки створює можливості для сталого економічного і соціального розвитку, нарощення інвестиційного потенціалу, зростання платоспроможного попиту населення.

В рамках даного дослідження проаналізовано динаміку показника забруднення атмосферного повітря за період з 2000 по 2014 роки з метою виявлення змін у рівні антропогенного навантаження у містах. Вибір показника зумовлений наступним: неможливістю охопити необхідною статистикою інші зелені сектори у містах, викиди парникових газів є основним критерієм формування зеленої економіки з точки зору ЮНЕП і головним завданням в екологічній сфері щодо сталого розвитку.

Серед населених пунктів, за якими Державна служба статистики веде оцінку викинутих в атмосферне повітря шкідливих речовин, основну частину складають міста обласного підпорядкування, але є декілька сіл і селищ міського типу, міст районного підпорядкування, в яких розміщено великі підприємства-забруднювачі: Зеленодольськ (Криворізька ТЕС), Курахове (Курахівська ТЕС), Українка (Трипільська ТЕС), Добротвір (Добротвірська ТЕС), Гуменці (птахофабрика “АВІС”), Слобожанське (Зміївська ТЕС). Вони мають показники забруднення у десятки разів вище за середньоукраїнські, а індекс за період 2000-2014 років складає не менше 150 % за виключенням смт Добротвір (рис.23.2). Ці та інші населені пункти, що підвищили свій статус за рахунок підприємств енергетики, мають важливий чинник формування зеленої економіки – потужну і стабільну бюджетоформуючу базу, але основною їхньою проблемою на шляху екологоорієнтованих трансформацій є складність впливу на обсяги викидів на локальному рівні. Суттєве зменшення викидів на підприємствах енергетики можливе за рахунок стимулів для реалізації заходів з енергозбереження на державному рівні.

Великі абсолютні показники забруднення в розрахунку на одного жителя традиційно мають міста східної частини країни внаслідок розміщення в них підприємств металургії, хімічної промисловості, машинобудування та ін. екологічно шкідливих галузей (Кривий Ріг, Кам'янське, Покровськ, Торецьк, Маріуполь, Лисичанськ, Нікополь та ін.). Зменшення викидів у містах даного регіону пов'язане з їх розташуванням поблизу зони АТО і відповідними

складнощами здійснення виробничої діяльності, а також економічною кризою і зменшенням попиту на основну продукцію. Соціально-економічні та політичні проблеми регіону є додатковим негативним чинником формування і розвитку зеленої економіки.

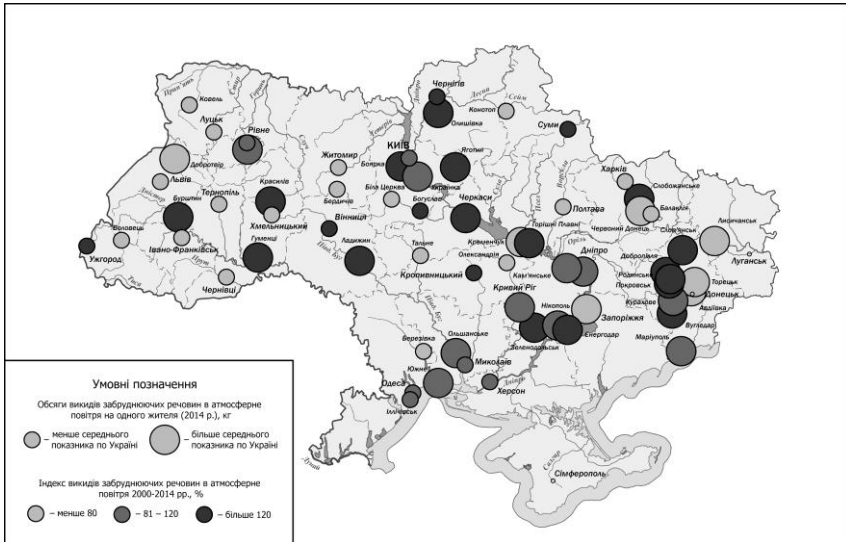


Рис. 23.2. Динаміка та обсяги викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря в містах України.

Джерело: “Довкілля України: статистичний збірник за 2014 рік” (Київ, Державна служба статистики, 2015, с. 44-46)

У результаті аналізу виявлено, що темпи скорочення обсягів викидів в розрахунку на одного жителя у обласних центрах країни є вищими. Це проявляється як у містах західної частини України (Івано-Франківськ – індекс дорівнює 47 %; Львів – 51 %; Хмельницький – 36 %; Луцьк – 45 %), так і східних, індустріальних обласних центрах (Харків – 21,8 %, Запоріжжя – 67 %, Дніпро – 97 %). Є декілька обласних центрів, що мають суттєве збільшення показника викидів забруднюючих речовин на одного жителя (Черкаси, Чернігів, Кропивницький, Суми). Якщо для Кропивницького і Сум це обумовлено відчутним зменшенням чисельності населення, то для інших міст – зростанням обсягів викидів у період 2000-2005 років, що пов’язано із тривалим виходом міської економіки з кризи 1990-х років. Загалом, обласні центри мають переваги щодо розвитку зеленої економіки внаслідок більш стабільної економічної ситуації (диверсифікована економіка, розвинена сфера послуг), а також науко-

вого і освітнього потенціалу, вищого рівня кваліфікації місцевих чиновників.

Слід зауважити, що з усього масиву проаналізованих даних є ряд виключень, як наприклад, стрімкі темпи зростання викидів у містах Боярка та Богуслав, що пов'язано, в першу чергу, з низькими обсягами викидів у базовому 2000 році. Певне зростання викидів до рівня середньоукраїнських значень у 2014 році вивело міста на лідируючі позиції за темпами росту. Якщо ж проаналізувати тенденції щодо викидів у містах столичної області, то слід відзначити, що більшість з них збільшили обсяги викидів, в той час як у Києві значення показника зменшилось. Подібні коливання свідчать про просторові трансформації в межах агломерації на тлі формування економіки постіндустріального типу.

Враховуючи, що формування зеленої економіки в містах України лише бере свій початок, то крім об'єктивних передумов (технологічний рівень місцевої промисловості, стан об'єктів житлово-комунального господарства), суттєвий вплив мають і суб'єктивні: активність місцевих громад, органів місцевого самоврядування. Міста, що розпочали шлях в напрямі енергозбереження, просторового планування з урахуванням вимог зеленої економіки, суттєво збільшують свої потенційні можливості для здійснення системних трансформацій. Нині можна вести мову про міста з рядом проектів в напрямі озеленення. Таким містом є Вінниця, що системно працює в напрямках:

- енергоефективності: утеплення фасадів багатоквартирних будинків, шкіль та приміщень установ бюджетної сфери, реконструкція котельень та будівництво нових на альтернативному паливі, зміна мереж теплопостачання;

- сортування побутових відходів, що здійснює комунальне підприємство "ЕкоВін", програма роздільного збору відходів якого має на меті не тільки підвищення глибини перероблення відходів, але і ознайомлення мешканців з цією практикою, підвищення рівня екологічної свідомості мешканців;

- вдосконалення роботи громадського транспорту: реконструкція трамвайної лінії, модернізація трамваїв, розширення мережі велосипедних доріжок в місті та облаштування їх відповідно з європейськими стандартами.

Важливою передумовою для трансформацій в напрямі формування зеленої економіки є інституціональна та правова підтримка. Так, у Вінниці, реалізуються програми надання фінансової допомоги ОСББ на впровадження енергозберігаючих заходів, є доступною

інформація про споживання енергоресурсів бюджетними установами міста, надається повна інформаційна підтримка щодо реалізації населенням доступних заходів з енергозбереження. Екологічна складова передбачена по двох напрямках реалізації концепції розвитку м. Вінниця на період до 2020 року, а саме модернізація інфраструктури (водо- та теплотзабезпечення, житлового фонду, шляхової мережі, міського громадського транспорту), благоустроїв парків та скверів, впорядкування забудови (рис. 23.3).



Рис. 23.3. Одна з екологічних ініціатив – лави для заряджання мобільних телефонів у місті Вінниця

Особливістю екологоорієнтованого розвитку постсоціалістичних міст є незадовільний технічний стан житлово-комунального господарства, доріг, високі показники зносу основних засобів більшої частини об'єктів комунальної форми власності. В таких умовах формування зеленої економіки є надскладним завданням і потребує особливого підходу. На початковому етапі варто розпочинати з найбільш енерго- і матеріаловитратних секторів, підвищувати ефективність їх функціонування за рахунок модернізації та запрова-

дження нових організаційних форм. Отже, регіональні відмінності щодо умов формування зеленої економіки можна оцінювати за рівнем надання послуг населенню: збирання відходів, водопостачання і водовідведення, громадський транспорт, стан зелених зон та парків та стан навколишнього середовища в цілому. Саме за цими позиціями у обласних центрах України за фінансової підтримки уряду Канади було проведено опитування жителів (*Ukrainian Municipal Survey 2016*).

Серед обласних центрів найкращий стан навколишнього середовища, на думку жителів, мають Вінниця, Полтава та Івано-Франківськ. Загалом, серед перших десяти міст за рейтингом лише три (Полтава, Суми та Харків) розміщені на сході країни (*Ukrainian Municipal Survey 2016: 72*). Київ за даною ознакою має одну з найгірших позицій – 62 % населення оцінює стан навколишнього середовища як поганий та жахливий і ніхто не оцінив його як відмінний (по Полтаві найвищу оцінку дали 9 % мешканців). Також в цілому негативну оцінку стану довкілля отримала переважна частина міст півдня і сходу країни за виключенням Чернівців (15-е місце в рейтингу).

Надання житлово-комунальних послуг (водопостачання, водовідведення, збирання відходів) оцінюється мешканцями міст подібно: найвищі значення характерні для Вінниці та Харкова, високі позиції – для Львова, Тернополя, Луцька. При цьому Херсон, Миколаїв, Запоріжжя, Кропивницький найчастіше мають найгірші показники. Серед міст західної частини України Ужгород та Чернівці мають найбільше проблем за більшістю житлово-комунальних послуг. Щодо столиці, то загалом високо оцінюють жителі доступ до послуг водовідведення, але транспорт, водопостачання, надання послуг з опалення будинків залишаються проблемою для киян.

Оцінювання мешканцями стану зелених зон міст не корелює з іншими сферами щодо надання послуг населенню і не має чітко вираженої географічної закономірності. Жителі високо оцінюють стан громадських парків як в містах, де вони займають значні площі (Київ), так і в містах, де місцева влада прикладає зусилля для їх облаштування (Вінниця, Харків). Найменше задоволені станом зелених зон жителі Херсона та Миколаєва (більше 40 % мешканців вважають їх поганими або жахливими) (*Ukrainian Municipal Survey 2016: 68*).

З урахуванням виявлених тенденцій та територіальних особливостей, чинниками що сприяють формуванню зеленої економіки міст, є їх статус (більше можливостей для міст обласного підпоряд-

кування), активність місцевої влади та громад, можливості залучення зовнішнього фінансування для реалізації екологічних проектів. Перешкодами відповідних трансформацій є фінансові та економічні проблеми міст, індустріальна спеціалізація міської економіки. Ознаки позитивної динаміки екологічного благополуччя мають міста західної частини України, а, відповідно, найбільш гострі екологічні проблеми характерні для міст сходу та півдня. В той же час, зрушення в напрямі озеленення економіки міст відповідають початковому етапу відповідних трансформацій, тому немає підстав вести мову про чіткі закономірності.

Тенденції розвитку основних секторів зеленої економіки в місті Києві за останні десять років

Відповідно до викладених у методичному блоці рівнів аналізу зелених трансформацій економіки міста Києва, спочатку варто показати його місце серед європейських та світових столиць. Екологічні показники розвитку Києва проаналізовані при обрахунку *Green city index*, що представлений у доповіді дослідно-аналітичного відділу *The Economist Group* для 120 міст у світі, в тому числі 30 – у Європі (*The Green City Index 2012*). Оцінка проводилась за вісьмома групами показників, що відображають якісний стан води, повітря, викиди CO₂, поводження з відходами, розвиток громадського транспорту, зелене будівництво, енергетику та управління у сфері охорони навколишнього середовища. У порівнянні з європейськими столицями Київ зайняв останню позицію (коефіцієнт дорівнює 32,33), але його показники були близькі до показників інших пост-соціалістичних міст (Софія, Будапешт). У дослідженні відзначено, що частка населення, що використовує громадський транспорт, щоб дістатись на роботу, у Києві була найвищою серед інших столиць (74 %) (*A Summary of the Liveability... 2015: 13*). Відповідно, даний сектор міської економіки слід вважати конкурентною перевагою та сприяти його зміцненню.

За іншим дослідженням *The Economist Group*, що проводиться з певною періодичністю і тому може виявити динаміку трансформаційних процесів – *Global Liveability Ranking* – Київ має значну динаміку. За результатами оцінки 2010 року Київ мав підсумковий показник на рівні 70 одиниць, але у 2015 році він склав лише 43,4 (найбільше падіння серед 140 проаналізованих міст) (*A Summary of the Liveability... 2015: 14*). Настільки суттєве падіння пов'язане з погіршенням показників щодо ризиків терористичних актів, військових конфліктів та безпеки проживання населення в цілому після

окупації частини території країни. Екологічні ж показники, що включені до блоків «культура та навколишнє середовище» і «інфраструктура» є достатньо стабільними та у 2015 році склали відповідно 45,8 та 42,9 (*A Summary of the Liveability... 2015*). Загалом, за результатами міжнародних порівнянь, екологічні аспекти функціонування систем життєдіяльності міста Києва є більш відчутними, ніж у більшості світових міст за виключенням декількох міст найменш розвинених країн світу (Південної Азії та Африки південніше Сахари). Такі позиції не відповідають освітньому, науковому та технічному потенціалу Києва та можуть бути суттєво підвищені у разі вирішення найгостріших екологічних проблем.

Аналіз на рівні міста передбачає вимір двох ефектів: зменшення тиску на навколишнє середовище (фактично, згорання коричневих секторів) та зростання частки екологічно спрямованих видів діяльності (зелених секторів). Таким чином, основні показники можуть бути об'єднані у дві групи: *дестимулятори зеленої економіки*, зменшення яких є позитивною ознакою для міста, та *стимулятори зеленої економіки*, для яких необхідно навпаки забезпечити зростання.

Отже, в рамках дослідження було проаналізовано вісім показників-дестимуляторів розвитку зеленої економіки міста Києва (рис. 23.4). Ключовими є показники викидів у атмосферне повітря. За період 2004-2014 років відбулось певне зменшення викидів від стаціонарних джерел та, за цей же період – зростання викидів від пересувних джерел. Аналіз динаміки викидів шкідливих речовин свідчить, що їх обсяг знаходиться у прямій залежності від економічних показників. Зростання економіки загалом стимулює зростання пасажиро- і вантажоперевезень автомобільним транспортом, а також попиту на енергію, воду, тепло – послуги, що надає житлово-комунальне господарство міста з використанням переважно застарілого та енерговитратного обладнання. Отже, як проміжний висновок можна зазначити, що постіндустріальні трансформації в Києві не стали чинником зменшення викидів в атмосферне повітря. Викиди діоксиду вуглецю за аналізований період також зросли.

Найбільш відчутним наслідком деіндустріалізації економіки міста стало суттєве сповільнення процесу утворення промислових відходів. Це відповідає структурним зрушенням у промисловому комплексі міста. Так, основними видами діяльності у 2014 році стали розподіл електричної енергії, газу та води, а також виробництво продуктів харчування. Київ за останні роки фактично втратив такі

галузі промисловості як металургія, ряд галузей машинобудування, хімічної промисловості.



Рис. 23.4. Динаміка показників антропогенного навантаження промисловості та житлово-комунального господарства Києва за період 2004–2014 років, %

Джерело: дані Головного управління статистики в місті Києві

У місті зросло споживання електроенергії на 27 % та паливно-енергетичних ресурсів на 14 %, що відображає зростання потреб у зв'язку зі значним міграційним приростом населення, в тому числі за рахунок незареєстрованих осіб, тіньового сектору економіки. Як столиця, Київ є основним центром притягання трудових ресурсів, що підвищує навантаження на інфраструктуру міста і, в першу чергу, відображається на показниках енергоспоживання. У той же час, ми можемо говорити про відчутне зменшення обсягів водоспоживання та водовідведення. Така динаміка може бути пояснена двома факторами: зменшенням обсягів споживання води промисловістю (внаслідок закриття водомістких підприємств) та зменшенням споживання води кінцевими споживачами після встановлення лічильників та підвищення цін на воду.

Серед показників-стимуляторів розвитку зеленої економіки Києва (рис. 23.5) можна виділити наступні блоки. Показники площ зелених зон міста: за динамікою площ лісів та загальної площі зелених насаджень загального користування тенденція скоріше негати-

вна (за десять років відбулось їх зменшення на 13,4 % та 6,1 % відповідно). З іншого боку, у 2007 році було створено національний природний парк “Голосіївський”, що забезпечило суттєве зростання площі об’єктів природно-заповідного фонду (ПЗФ) міста. Отже, можна говорити про позитивні зрушення щодо юридичного статусу зелених зон, але не про фактичний їх стан.



Рис. 23.5. Динаміка показників розвитку окремих зелених секторів м. Києва за період 2004-2014 років, %

Джерело: дані Головного управління статистики в місті Києві

Показники, що відображають ефективність використання ресурсів підприємствами, установами та організаціями міста. Це показники утилізації твердих відходів та повторного використання води, аналіз яких показав суттєве зменшення процесів економії, що обумовлено тим, що повторне використання ресурсів здійснювалось підприємствами, а не кінцевими споживачами, а із закриттям підприємств процеси повторного використання та переробки відходів втратили актуальність в місті.

Серед даної групи показників було також проаналізовано частку зайнятих у сфері послуг, зростання якої свідчить про позитивні

тенденції і може розглядатись як передумова більш швидких трансформаційних процесів. Частка пасажирів, що перевозяться електротранспортом також зростає і це є результатом системної роботи міськдержадміністрації щодо розвитку метрополітену та тролейбусних маршрутів. Загалом, як і для групи показників-дестимуляторів, для даної групи характерна певна асиметрія, що є свідченням несистемності дій основних суб'єктів управління щодо формування зеленої економіки в місті.

В переліку напрямів діяльності міської державної адміністрації розвиток зелених секторів представлений, але також можна говорити про їх вибірковість. Так, у Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, пріоритетами в екологічній сфері є: зменшення викидів у атмосферне повітря, зменшення частки перероблення твердих побутових відходів, вдосконалення розвитку громадського транспорту, зменшення втрат води загального споживання, збільшення площ зелених зон. За результатами проведеного аналізу лише два із задекларованих напрямів отримали позитивну динаміку за останні роки: розвиток громадського транспорту та зменшення обсягів використання води. Місцева влада не робить фактичних кроків щодо розвитку альтернативної енергетики, альтернативних видів транспорту (перш за все, велосипедного), зеленого будівництва.

В умовах низької інвестиційної привабливості економіки України та відсутності системних дій місцевої влади щодо розвитку зеленої економіки, можна говорити про зростання активності з боку громади міста. Форми її діяльності є різноманітними: поширення інформації про екологічні інновації в розвитку міст (громадська організація “Платформа розвитку міст”); розробка проектів та пропозицій з метою спільної реалізації з місцевою владою (асоціація велосипедистів Києва розробила та передала до міської ради вело-концепцію Києва, на основі якої розроблено Міську цільову програму з розвитку велосипедної інфраструктури у місті Києві на 2015-2019 роки); пропозиції петицій міській раді у сфері благоустрою та збереження довкілля; організація благоустрою та озеленення прибудинкових територій та ін.

Роль громад на даному етапі формування зеленої економіки полягає у стимулюванні місцевої влади до більш активних дій, формуванні банку ідей, конструктивних пропозицій щодо вирішення екологічних проблем міста. Також відбувається поступове формування екологічного способу життя в великому місті. В той же час слід розуміти, що без масштабних проектів з боку місцевої та центральної влади, бізнесу подальший розвиток зеленої економіки є

неможливим, оскільки вплив кожної з рушійних сил має певне обмеження і повинен підтримуватись за рахунок інших.

Отже, формування зеленої економіки міст є напрямом трансформації, що здійснюється в рамках загальносвітового процесу реалізації концепції сталого розвитку, а також підвищення ефективності функціонування основних секторів міської економіки, покращення умов життєдіяльності населення, вирішення ряду характерних для пострадянських міст проблем. Зелена економіка міст України охоплює сферу утилізації та перероблення відходів, розвиток альтернативних видів транспорту, розвиток технологій енергозбереження та підвищення енерго- і ресурсоефективності житлово-комунального господарства, збереження та розширення зон зелених насаджень у містах. Фокусування саме на цих секторах свідчить про початковий етап озеленення міської економіки, оскільки реалізуються заходи, що мають на меті отримання значної економії електроенергії, палива, води. Більш глибокі трансформації передбачають розвиток екологічно чистих секторів: відновлювальної енергетики, електротранспорту, будівництво пасивних (або навіть активних) будинків, сільськогосподарського виробництва в межах міст.

Міста України мають різні передумови та можливості для розвитку зелених секторів. Позитивними чинниками цього процесу є переважання сфери послуг у структурі економіки міста, диверсифікована економіка, стабільна фінансова ситуація. Відповідно, бар'єрами на шляху екологоорієнтованих трансформацій є промислова спеціалізація при відсутності ресурсозберігаючих технологій, периферійність міст. В результаті дослідження виявлено, що міста західної частини України мають кращі стартові умови щодо формування зеленої економіки порівняно з містами південної та східної частини. Системна робота місцевої влади є впливовим чинником на початковому етапі формування зеленої економіки. На нашу думку, важливо включати екологічні цілі та індикатори до стратегій розвитку міст, розробляти та реалізовувати екологічні проекти.

Київ має основні переваги щодо розвитку зеленої економіки – згортання промислового виробництва на користь сфери послуг, фінансові ресурси, освітній та науковий потенціал. Фактичні позитивні зрушення в місті за період 2004-2014 років було виявлено щодо розвитку електричного громадського транспорту, зменшення споживання води, викидів шкідливих речовин у атмосферне повітря від стаціонарних джерел. Така динаміка обумовлена несприятливою економічною ситуацією та постіндустріальними трансформаціями в межах міської агломерації. Результати систематичних дій влади чи

інших рушійних сил є малопомітними. Сумарний ефект окремих ініціатив з боку громади, бізнесу або міської адміністрації є недостатнім для того, щоб говорити про трансформаційні зрушення.

Отже, зелена економіка в містах України – це не міф або реальність, це реальна можливість перетворення міст шляхом об'єднання зусиль влади, інноваційно спрямованого бізнесу та активної громади.

- ГЛОБАЛЬНИЙ НОВИЙ зелений курс (2008): Доповідь ЮНЕП. Режим доступу: www.unep.org/greeneconomy
- КОНОНЕНКО, О. Ю. (2013): Суспільно-географічні засади формування та розвитку “зеленої економіки” в Україні. *Економічна та соціальна географія*, Вип. 1(66): 106-114.
- A SUMMARY OF THE LIVEABILITY Ranking and Overview (2015): Режим доступу: <http://www.investtoronto.ca/InvestAssets/PDF/Reports/EIU-Liveability-Ranking-and-Overview-August-2015.pdf>
- BEATLEY, T. (2000): *Green Urbanism: Learning from European Cities*. Washington, Island Press.
- BEATLEY, T. (2012): *Green Cities of Europe: Global Lessons on Green Urbanism*. Washington, Island Press, 248 p.
- CAPROTTI, F. (2014): Eco-urbanism and the Eco-city, or Denying the Right to the City? *Antipode*, Vol. 46(5): 1285-1303
- HOWARD, E. (1902): *Garden Cities of To-Morrow*. London, S. Sonnenschein & Co.
- KENNET, M., HEINEMANN, V. (2006): Green Economics: setting the scene. Aims, context, and philosophical underpinning of the distinctive new solutions offered by Green Economics. *International Journal of Green Economics*, Vol. 1(1/2): 68-102.
- KONONENKO, O. (2013): Development of Green Economy as a Display of Transformation Processes. *Київський географічний щорічник*, Вип. 8: 77-80.
- Lehmann, S. (2010): *The Principles of Green Urbanism: Transforming the City for Sustainability*. London, Earthscan.
- LLOYD, F. *The Disappearing City. 1918 – 1932*. New York, W. F. Payson.
- LYNCH, K. (1960): *The Image of the City*. Cambridge Massachusetts, MIT Press.
- MCCORMICK, K., ANDERBERG, S., COENEN, L., NEIJ, L. (2013): Advancing Sustainable Urban Transformation. *Journal of Cleaner Production*, Vol.50: 1-11.
- MEADOWS, D. (1972): *The Limits to Growth*. A Report for the Club of Rome's Project on the Predicament of Mankind. New York, Universe Books.
- NEWMAN, P., BEATLEY, T., BOYER, H. (2009): *Resilient Cities: Responding to Peak Oil and Climate Change*. Washington, Island Press.
- REGISTER, R. (1987): *Ecocity Berkeley: Building cities for a healthy future*. Berkeley, Calif, North Atlantic Books.
- THE GREEN CITY INDEX (2012): A research project conducted by the Economist Intelligence Unit. Siemens AG, Munchen, Germany. Режим доступу: https://www.siemens.com/entry/cc/features/greencityindex_international/all/en/pdf/gci_report_summary.pdf.
- UKRAINIAN MUNICIPAL SURVEY (2016): Rating Group Ukraine, International Republican Institute. Режим доступу: http://www.iri.org/sites/default/files/wysiwyg/municipal_poll_2016_-_public_release.pdf.
- UN-HABITAT (2015): Guiding Principles for City Climate Action Planning. Режим доступу: <http://unhabitat.org/books/guiding-principles-for-climate-city-planning-action>.

24. Управління містами в Україні: у пошуках гендерної рівності

Наталія Мезенцева

Перед сучасними містами поряд із традиційними постають ряд нових викликів, вирішення яких потребує оперативного реагування і пошуку правильних управлінських рішень. Це є можливим за умови залучення широкої громадськості та врахування сучасних пріоритетів і можливостей конкретного міста, а також визначення стратегічних напрямків планування його розвитку. При цьому важливо забезпечити рівні права і можливості для чоловіків та жінок долучатися до прийняття управлінських рішень. Гендерна політика в міському управлінні в Україні нині спрямована на забезпечення збалансованої участі в ньому жінок і чоловіків, переосмислення ролі жінки у сфері управління.

Ключові слова: гендерні співвідношення, управління, місто, Україна

З 2006 року Всесвітній економічний форум визначає Індекс гендерного розриву. Він розраховується на основі показників соціально-економічного розвитку країн світу, але оцінює гендерний розрив без врахування рівня їх соціально-економічного розвитку. Індекс гендерного розриву може використовуватись в якості інструменту, який вказує на проблемні моменти у соціальній політиці країни, та спонукає до розробки проектів і заходів щодо скорочення гендерного розриву. Важливим аспектом є необхідність відслідковувати його доцільність та ефективність протягом певного часу після впровадження.

Індекс гендерного розриву розраховують за такими складовими: участь в економічній діяльності та можливості; рівень освіти; стан здоров'я та тривалість життя; політичні права та можливості. Щороку рейтинг очолюють Фінляндія, Норвегія, Швеція, Ісландія. Щодо України, то у 2016 році вона посіла 69-е місце. Серед чотирьох показників найвищу позицію має рівень освіти та її відносна доступність як для чоловіків так і жінок в Україні. Щодо стану здоров'я та тривалості життя, то в Україні ці показники є кращими серед жінок (серед жінок вдвічі нижча смертність через судинні захворювання, рак шкіри, ВІЛ-інфекції, в десять разів нижча через туберкульоз та респіраторні захворювання). За індексом економічних можливостей жінки в Україні значно поступаються чоловікам

за доходами та кількістю жінок-керівників різних структур (жінки очолюють 19 % різних структур від загальної їх кількості). Індикатори політичних прав та можливостей чоловіків в Україні є значно кращими, ніж жінок.

Трансформація діяльності органів місцевого самоврядування в Україні потребує врахування світового досвіду гендерної політики з метою розширення участі громадян в управлінні містом та оптимізації прийняття рішень і формування заходів щодо соціально-економічного і культурного розвитку міст. Важливе значення для оцінки гендерних реалій України в європейському просторі має просторово-часовий аналіз гендерних співвідношень в сфері управління містами України, виявлення тенденцій динаміки гендерних співвідношень в міському управлінні за регіонами України. Саме ці результати авторських досліджень гендерних співвідношень в державному управлінні та, зокрема, управлінні містами в регіонах України, які здійснювались впродовж 2009-2016 років, узагальнено в даній роботі.

Гендерні співвідношення в державному управлінні

На сучасному етапі розвитку українського суспільства гендерний підхід визначений як один із чинників розподілу влади на різних ієрархічних рівнях. Як зазначає Н. Грицяк, основою формування гендерної політики в Україні має бути впровадження гендерного підходу в усі сфери державної політики через удосконалення й оцінку процесів прийняття рішень, створення законодавства, стратегічної політики та програм у всіх сферах і на всіх рівнях з метою забезпечення принципу гендерної рівності. При цьому принцип гендерної рівності поєднується з традиційним принципом підтримки жінок, який не втратив своєї актуальності з огляду на те, що жінки ще займають нижчі ніж чоловіки позиції в усіх інституціях українського суспільства: соціальній, економічній і політичній (Грицяк 2004).

Визначають чотири виміри гендерної рівності в контексті державної політики та державного управління. Перший вимір гендерної рівності – це права людини як універсальний стандарт політичних, громадянських, економічних, соціальних і культурних прав та свобод для жінок і чоловіків. Другий вимір – це права людини як права жінок, третій – рівність свобод, прав та обов'язків, четвертий – рівні можливості як основний елемент гендерної рівності (Грицяк 2004).

Досягнення гендерної рівності в державному управлінні не означає, що жінки повинні стати такими ж, як чоловіки. Хоч саме таке трактування гендерної рівності досить часто можна почути в українському суспільстві. Рівність означає однакові права та можливості (участі, доступу, розподілу), незалежно від того, жінка це чи чоловік. Тобто, під гендерною рівністю розуміється рівність соціального статусу чоловіка та жінки, їх участь у сферах суспільного та приватного життя на основі самоусвідомлення власних потреб та інтересів. Гендерна рівність передбачає рівну участь жінок і чоловіків в соціально-економічних процесах у містах. Таке розуміння гендерної рівності передбачає рівність у правах, у можливостях, у досягненні результатів, в обов'язках, у відповідальності.

Гендерна паритетність у державному управлінні визначається "як принцип рівноцінного представництва жінок і чоловіків у будь-яких владних структурах та органах місцевого самоврядування" (Кулачек 2005). Гендерні співвідношення в органах влади відображають гендерну культуру в суспільстві. Якщо в ньому розуміння гендерної рівності перебуває на низькому рівні, то це знаходить своє відображення у гендерних співвідношеннях державного управління та місцевого самоврядування. Водночас, гендерні співвідношення в органах влади суттєво впливають на зміни гендерних стереотипів та розвиток гендерної культури в суспільстві.

В ЄС нині головна увага зосереджена на новій гендерній концепції: від принципу однакового ставлення, що передбачає рівні права і можливості для всіх громадян, – до стратегії позитивної дії. Вона передбачає зміщення акцентів із забезпечення рівних можливостей до забезпечення відповідних соціальних умов, які сприяли б утвердженню фактичної гендерної рівності. Позитивна дія передбачає заходи для досягнення рівних стартових можливостей і умов для життєдіяльності жінок та чоловіків. У своєму крайньому прояві це може бути пов'язаним з наданням певних пільг чи запровадженням квот для підвищення соціального статусу жінок (Грицяк та ін. 2002). Так, в багатьох країнах світу застосовуються гендерні квоти на виборах до національних парламентів. Партиїні квоти застосовуються в 61 державі, електоральні – в 33, а резервування місць у парламенті – в 12 країнах. В ряді країн квоти або застосовувалися раніше, або пропонується їх запровадити. Нині частка жінок-парламентарів в ЄС становить 37%. Найбільше представництво жінок в парламенті Мальти (67%), у вищих законодавчих органах влади Ірландії, Швеції, Фінляндії, Естонії та Латвії (по 50-55%), у

Хорватії, Австрії, Іспанії, Нідерландах, Франції, Великобританії та Італії (по 40-45 %) (Мезенцева, Кривець 2016).

У найвищих органах державної влади України представництво жінок завжди було незначним. Жінки ніколи не були президентами держави, головами Верховної Ради. Жінки, з одного боку, беруть активну участь у державній службі, а з іншого – фактично не впливають на прийняття рішень. Існує закономірність: чим нижчий рівень органів влади, тим вони доступніші для жінок.

В Україні жінок державних службовців втричі більше, ніж чоловіків. Серед спеціалістів 8 із 10 державних службовців представлені жінками. Однак у першій категорії керівників державних службовців значно переважають чоловіки (понад 85 %). Зі зниженням категорії частка жінок стає більшою. Найбільше жінок представлено у п'ятій і шостій категоріях керівників державних службовців – у два рази більше, ніж чоловіків (Мезенцева, Кривець 2013). Ця категорія складається з посад керівників управлінь, відділів, служб районних, районних у містах державних адміністрацій.

Для України характерні регіональні відміни у співвідношенні чоловіків і жінок, які займають керівні посади державних службовців. Найвищий рівень диспропорцій спостерігається у західних областях, а найнижчий – у східних та південних. Частка жінок серед керівників місцевого самоврядування в Україні складає понад 60 %. В територіальному розрізі жінки переважають у керівництві в органах місцевого самоврядування у всіх регіонах.

Гендерні співвідношення в міському управлінні

З огляду на актуальність гендерних аспектів міського управління, детальніше зупинимось на аналізі гендерних співвідношень мерів міст в Україні. Проаналізуємо просторово-часові особливості гендерних співвідношень серед мерів міст в Україні у 2009-2015 роках (табл. 24.1).

Гендерні співвідношення в органах державної влади в Україні є нестійкими. Це стосується, зокрема, і посади голів міських рад. Просторово-часовий аналіз гендерних співвідношень серед мерів міст різних регіонів України дає можливість зробити такі висновки:

- частка жінок-мерів міст в цілому в Україні у період 2009-2015 років несуттєво змінювалась і мала тенденцію до незначного зростання (якщо у 2009 році жінки були мерами 20 міст, то у 2015 році – 23);
- для регіонів України за досліджуваний період були характерні різні тенденції щодо зміни частки жінок-мерів (при цьому інформація

по Донецькій, Луганській області та АР Крим взята за 2009 та 2012 роки);

– у Донецькій, Луганській, Харківській, Одеській, Львівській, Тернопільській, Хмельницькій та Чернівецькій областях у 2009–2015 роках жінки протягом всього періоду були представлені серед мерів міст;

– за період з 2009 по 2015 роки лише у Черкаській області мером жодного міста не побувала жінка;

Таблиця 24.1. Динаміка частки жінок серед голів міських рад в регіонах України у 2009–2015 роках, %

Регіони	2009	2010-2015	2015
АРК (вкл. Севастополь)	0,0	0,0	0,0
Вінницька	5,6	0,0	0,0
Волинська	0,0	0,0	9,0
Дніпропетровська	0,0	5,5	16,6
Донецька	4,1	3,7	3,7
Житомирська	10,0	8,3	0,0
Закарпатська	10,0	18,1	0,0
Запорізька	0,0	0,0	21,4
Івано-Франківська	0,0	0,0	6,3
Київська (вкл. Київ)	0,0	4,0	4,0
Кіровоградська	0,0	0,0	8,3
Луганська	8,8	2,7	2,7
Львівська	7,0	4,7	2,3
Миколаївська	22,2	0,0	0,0
Одеська	5,9	5,2	10,5
Полтавська	13,3	6,6	0,0
Рівненська	0,0	18,1	18,1
Сумська	20,0	0,0	0,0
Тернопільська	5,9	11,1	16,6
Харківська	11,8	17,6	5,8
Херсонська	11,1	0,0	0,0
Хмельницька	18,2	7,6	7,6
Черкаська	0,0	0,0	0,0
Чернівецька	11,1	10,0	10,0
Чернігівська	13,3	0,0	6,6
Україна	4,4	3,7	5,0

Джерело: розраховано автором за участі О. Кривець за даними Управління по зв'язках з місцевими органами влади та органами місцевого самоврядування Апарату Верховної Ради України

– за результатами виборів до органів місцевої влади у 2010–2015 роках жінки не обирались мерами міст у Вінницькій, Миколаївській, Сумській та Херсонській областях;

– регіони з найвищою часткою жінок-мерів міст з 2009 по 2015 роки постійно змінювались, що було пов'язане, насамперед, з електоральними вподобаннями різних політичних сил та, відповідно, їх висуванців на посаду голів міських рад;

– найнесприятливіша динаміка співвідношення чоловіків і жінок в управлінні містами характерна для Миколаївської та Сумської областей (лише у 2009 році в регіонах жінки склали п'яту частину мерів міст, а вже з 2010 року серед мерів не було жодної жінки);

– несприятлива динаміка гендерних співвідношень серед мерів міст характерна для Житомирської, Закарпатської, Полтавської та Херсонської областей, в яких у 2009 році жінки-мери склали 10-13 %, а у 2015 році не було жодного мера жінки;

– сприятлива динаміка співвідношення чоловіків і жінок в управлінні містами характерна для Дніпропетровської області, де частка жінок-мерів збільшилась втричі (з 5,5 % у 2010 році до 16,6 % у 2015 році) та Одеської області, де вона збільшилась вдвічі (з 5,2 % до 10,5 % відповідно);

– сприятлива динаміка гендерних співвідношень серед мерів міст характерна для Запорізької, Волинської, Кіровоградської та Івано-Франківської областей, де у період 2009-2015 років лише у 2015 році вперше мерами міст були обрані жінки. При цьому в Запорізькій області вони склали 21,4 % мерів міст.

В цілому в Україні відсутні чіткі тенденції в регіонах щодо гендерних співвідношень в управлінні містами. Співвідношення постійно змінюються і не є прогнозованими через залежність від суб'єктивних чинників (політичної кон'юнктури, харизми тих, хто обирається тощо). При цьому в Україні в цілому частка жінок-мерів за період 2009-2015 років фактично залишалась на рівні 4-5 %.

Серед голів міських рад в 2009 році жінки склали 4,4 %, тобто жінки були головами 20 міських рад із 455. В АР Крим, Волинській, Дніпропетровській, Івано-Франківській, Запорізькій, Кіровоградській, Рівненській, Чернівецькій та Черкаській серед мерів міст не було жодної жінки (рис. 24.2). Найбільше жінок-мерів було в містах Миколаївської, Одеської, Полтавської, Сумської, Тернопільської, Харківської, Хмельницької, Херсонської та Чернігівської областей. Найвищим відсоток жінок серед мерів міст був у Миколаївській, Сумській та Хмельницькій областях (22,2 %, 22,0 % та 18,2 % відповідно).



Рис. 24.2. Регіональні відмінності в Україні за часткою жінок – голів міських рад у 2009 році

Серед голів міських рад в період з 2010 по 2015 роки жінки склали 3,7%. Жінки були мерами у 17 містах. В одинадцяти регіонах України, а саме у АР Крим, Волинській, Вінницькій, Івано-Франківській, Запорізькій, Кіровоградській, Миколаївській, Сумській, Херсонській, Чернігівській та Черкаській областях мером не працювала жодна жінка (рис. 24.3).

Найбільше жінок-мерів міст було в таких восьми областях: Житомирській, Рівненській, Чернівецькій, Полтавській, Тернопільській, Харківській, Хмельницькій та Закарпатській. Найвищий відсоток жінок серед мерів міст був у Рівненській та Закарпатській областях (по 18,1 %), де жінки були мерами двох міст із 11.

У 2015 році після чергових виборів органів місцевої влади жінки-мери були обрані у 23 містах. Це склало 5,0 % від загальної кількості міст. В АР Крим, Вінницькій, Закарпатській, Житомирській, Миколаївській, Полтавській, Сумській, Херсонській та Черкаській областях серед мерів міст жінок немає (рис. 24.4). Найбільше жінок-мерів було обрано у містах Запорізької, Дніпропетровської, Рівненської та Тернопільської областей. Найвищим відсотком жінок серед мерів міст був у Запорізькій та Рівненській областях (21,4 % та 18,1 % відповідно), де жінки були мерами трьох міст із 14 та двох міст із 11 відповідно.



Рис. 24.3. Регіональні відмінності в Україні за часткою жінок – голів міських рад у 2010–2015 роках.

Джерело: дані про голів міських рад міст Донецької, Луганської областей та АР Крим наведено за 2012 рік)



Рис. 24.4. Регіональні відмінності в Україні за часткою жінок – голів міських рад у 2015 році.

Джерело: дані про голів міських рад міст Донецької, Луганської областей та АР Крим наведено за 2012 рік)

Отже, в системі міського управління в Україні нині вести мову про досягнення гендерної рівності передчасно. З точки зору суспільної географії можна вести мову про гендерні співвідношення, гендерний розрив, гендерні диспропорції. Це пов'язане з впливом сукупності різноманітних чинників (гендерних стереотипів в суспільстві, постійних змін політичної еліти, фінансових та економічних криз тощо) та явищ, коли вимоги гендерної рівності просто ігноруються в різних сферах життєдіяльності.

Варто відмітити, що сучасні гендерні стереотипи в Україні є досить неоднозначними і зазнають певних змін. Їх суперечливість викликана тим, що пріоритетною сферою діяльності жінок визначено сімейні обов'язки та виховання дітей, але водночас наповнення сімейного бюджету також здійснюється за участі жінок (*Мезенцева, Кривець 2013*). У 2008–2009 роках методом семантичного диференціалу було проведено опитування молодих людей віком 20–25 років з метою оцінки сприйняття соціальних ролей чоловіків та жінок у суспільстві. Респондентам було запропоноване сприйняття різних категорій гендерних ролей чоловіків та жінок за трьома напрямками: відношення, потенціал та активність. За підсумками проведеного опитування було зроблено ряд висновків. Зокрема, результати опитування по категорії “чоловік/жінка-політик” свідчать про те, що особистісні характеристики отримали вищу оцінку у “жінок-політиків”, а характеристика активності та потенціалу – у чоловіків. Однак, більшість респондентів ефективність “чоловіків/жінок-політиків” в Україні оцінюють однаково низько. Категорії “чоловік/жінка-мер” були оцінені респондентами так: за особистісними позитивними характеристиками перевагу мають жінки, за активністю та потенціалом – чоловіки. В цілому респонденти вважають “чоловіка-мера” більш ефективним, але водночас не досить чесним. В цілому респонденти відмітили вищий потенціал “жінки-політика”, як більш відповідальної за свої дії; вищий потенціал “мера-чоловіка”, як більш реалістичного в своїх діях і глибокомислячого; вищий потенціал “керівника-чоловіка”, якому притаманні більш авторитарний стиль управління на відміну від жіночого ліберально-демократичного (на думку респондентів, це більш ефективно в українському суспільстві) (*Мезенцева, Кривець 2013*).

Перспективи досягнення гендерної рівності в управлінні містами, на наш погляд, лежать у площині розробки механізмів реалізації гендерної політики в системі державної служби та формування гендерної культури державних службовців.

- ГРИЦЯК, Н. В., ВАСИЛЕВСЬКА, Т. Е., ІВАНИЦЬКА, О. М., ПРЕН, М. І. (2002): *Гендерні аспекти державної служби*. Київ, Вид-во Соломії Павличко "Основи", 336 с.
- ГРИЦЯК, Н. (2004): *Формування гендерної політики в Україні: проблеми теорії, методології, практики*. Київ, Вид-во НАДУ, 384 с.
- КУЛАЧЕК, О. (2005): *Роль жінки в державному управлінні: старі образи, нові обрії*. Київ, Вид-во Соломії Павличко "Основи", 304 с.
- МЕЗЕНЦЕВА, Н. І., КРИВЕЦЬ, О. О. (2016): Гендерні аспекти міського управління в регіонах України. *Часопис соціально-економічної географії*, Вип. 19(2): 107-114.
- МЕЗЕНЦЕВА, Н. І., КРИВЕЦЬ, О. О. (2013): *Гендер і географія в Україні*. Київ, Ніка-Центр, 194 с.

Післямова. Слово експертів

Розглянувши сучасні напрямки урбаністичних досліджень в Україні, ми поставили перед собою ряд питань: Великі міста України. Якими мають бути основні акценти в їхньому розвитку? Індустріальні міста України. Якими мають бути основні напрями їхнього розвитку? Якою є їхня роль і місце в постіндустріальному суспільстві? Малі міста України. Якими повинні бути стратегії їх виживання? З цими питаннями ми звернулись до професора Володимира Ілліча Нудельмана, професора Миколи Даниловича Пістуна та професора Анатолія Васильовича Степаненка.

Професор **Володимир Нудельман** поділився своїм баченням основних акцентів у розвитку великих міст України.

Сучасна епоха – час надшвидких системних перетворень у всіх сферах суспільного життя. Це стосується і розвитку мереж населених пунктів, значущість чого в сучасному світі надзвичайно зростає завдяки тому, що головною метою і змістом вказаних перетворень має бути людиноцентризм. Це обумовлено не тільки гуманістичними ідеалами суспільства, але й реальними загрозами збереження людської цивілізації, інтелектуалізацією економіки, підвищенням вимог до якості людського життя. Трансформаційні процеси з точки зору людиноцентричності породжують як позитивні, так і негативні наслідки. Вже зараз людство споживає півтора обсяги відновлювальних ресурсів Землі. Якщо не відмовитися від споживацької моделі поведінки людей, цей показник зросте у 2050 році до 2,3, що може призвести до знищення життя на планеті. З цим апокаліптичним сценарієм пов'язані і такі небезпечні явища, як поява нових смертоносних хвороб, прискорене виснаження екосистем, катастрофічне зростання природних і соціальних катаклізмів тощо.

Значна частина населення не може адаптуватися до швидких змін, що призводить до втрати ними почуття життєвої перспективи, загрозливо підсилює нерівність в доходах, провокує зростання кількості соціальних вибухів, пияцтва, наркоманії, проявів тероризму, появу мільйонних потоків біженців. Як встановили аналітики, соціальна нерівність на 43% ймовірніша для людства, ніж природні катастрофи, та на 15% руйнівніша, ніж цунамі та повені.

Всі ці виклики найбільш проявляються у великих містах, де переважно сконцентрувався демографічний, соціально-економічний,

інтелектуальний потенціал країни, основні проблеми її поступу. В них, перш за все, є передумови для пріоритетного розвитку освіти, науки, культури, без чого неможливо нейтралізувати вказані загрози. Людство має засвоїти, що матеріальні потреби кінцеві, а духовні – безмежні. Від великих міст значною мірою залежить реалізація головної мети людиноцентризму. Вона, як першочергова задача світового співтовариства, проголошена у схвалених на Саміті ООН у 2015 році «Цілях сталого розвитку на 2016–2030 роки». Це, зокрема, розширення умов для самореалізації в безпечному середовищі, забезпечення доступу до базових послуг для всіх верств населення.

Україна є найбільшою за територією країною Європи. Окрім столиці, де мають надаватися унікальні послуги, вони надаються у великих містах її дублерах, центрах макрорегіонів – Харкові, Дніпрі, Донецьку, Одесі, Львові. В них існує відповідна інфраструктура: відділення Національної академії наук України, класичні університети, клініки Академії медичних наук, фундаментальні бібліотеки тощо. Але якщо в східній частині ці міста розташовані рівномірно (Харків, Дніпро, Донецьк), то Київ зміщений до півночі території України, Одеса – до півдня, Львів – до заходу. Тому в трикутнику між ними доцільно формувати ще одного дублера столиці. Ним може стати місто, яке має для цього сприятливі умови – Вінниця.

З 24 центрів областей, де населення має отримувати комплекс епізодичних послуг, 18 розміщені вкрай ексцентрично (наприклад, Одеса, Запоріжжя, Ужгород), що ускладнює доступність одержання послуг населенням. Тому необхідно формувати дублерів регіональних столиць, які в майбутньому стануть центрами укрупнених районів (наприклад, Ізмаїл і Подільськ (Котовськ) в Одеській області, Дрогобич і Червоноград у Львівській тощо).

Ф. Енгельс стверджував, що в майбутньому великих міст не буде, Й.Сталін – вони збережуться, але змінять свої функції. Понад 40 років тому П. Капіца висловив думку, що прогрес засобів комунікації дозволить людям в будь-якому куточку Землі мати зв'язки з усім світом. Сьогодні такий прогноз вже реалізується.

В сучасних умовах застаріло і саме поняття міста як території, що відрізняється від оточуючого простору характером забудови, ментальністю та способом життя населення. Але, скажемо, Ірпінь, Бровари, Вишгород за цими ознаками не відрізняються від столиці. Це той же Київ. В них населених пунктах живуть люди, які працюють на київських підприємствах, обсяг житлового будівництва тут більший, ніж в Києві. Викликає сумнів обґрунтованість існуючих меж

Києва. Наприклад, одна Борщагівка юридично входить до території Києва, а дві інші, розміщені через дорогу, це вже Київська область. А чи має достатньо ознак столичності Троєщина?

Великі міста і оточуючі їх поселення складають єдиний територіально-господарський комплекс, розвиток якого має здійснюватися на договірних засадах відповідно до Закону про співробітництво територіальних громад.

Коли у 1934 році Києву повернули статус столиці, тодішній його очільник заявив, що «ми перетворимо це місто з міщансько-купецького в розвинутий промисловий центр». Зараз в Києві існує багато низькотехнологічних підприємств. Значна частина з них через неконкурентність продукції вже припинила виробничу діяльність, але займає великі ділянки найдорожчої в країні території.

Тому, враховуючи обмеження інших ресурсів розвитку столиці, досвід столиць розвинених країн світу, доцільним, на мій погляд, є скорочення промислової та адміністративної функцій Києва. Чому Міністерство аграрної політики та продовольства знаходиться в центрі Хрещатика? Удійність корів від цього не збільшується. Недалеко розміщені й інші міністерства. Ті ділянки землі і будівлі, які займають міністерства, можна продати і таким чином вирішити досить багато проблем, що накопичилися в столиці: освоєння бізнесом центральної частини Києва без спотворення її мегахмарочосами; внутрішня реконструкція будівель міністерств під готелі, театри, виставкові зали та інші об'єкти; транспортне розвантаження центру міста і створення пішохідних зон, велосипедних доріжок.

У сучасному світі високо цінується унікальність історії, місцерозташування, культури, трудового потенціалу. Ця унікальність є вирішальним фактором тяжіння людей, інвестицій, сучасних видів діяльності. Унікальність Києва – це неповторне сполучення найцінніших природних ландшафтів та історико-культурної спадщини світового значення. Місія столиці – зберегти, примножити та ефективно використати цю унікальність в інтересах нинішніх та майбутніх поколінь киян, всієї України, Європи та світу. Тому в конкурентному середовищі європейських та світових столиць Київ має позиціонуватися як один із лідерів передової науки, особливо в тих її галузях, де Україна має визнані здобутки, елітної університетської освіти, що масово приваблює студентів з усіх куточків світу, національної культури, що ввібрала в себе кращі світові практики, різнопланового зовнішнього та внутрішнього туризму. Такий тип розвитку Києва відповідає амбіціям найбільш освічених в країні киян, забезпечує їх

високою заробітною платою, а місцевий бюджет – достатніми коштами для вирішення найскладніших проблем столиці.

Втрачають свій традиційний сенс і терміни «урбанізація» та «функціональне зонування». Розвиток постіндустріальних видів діяльності забезпечує можливості відмовитися від просторового розмежування місць прикладання праці та місць проживання людей. Реальним стає формування багатофункціональних, в основному збалансованих за кількістю жителів та місць прикладання праці, переважно пішохідних територіально-планувальних структур. У великих містах слід передбачити розвиток сукупності таких структур, з'єднаних транспортними коридорами.

Своє бачення основних напрямів розвитку індустріальних міст України, їхньої ролі та місця в постіндустріальному суспільстві професор **Володимир Нудельман** сформулював так.

У великих індустріальних містах, що в основному сконцентрувалися на Донбасі, у промисловому Придніпров'ї, функціонують переважно технологічно відсталі ресурсоемні підприємства з низьким рівнем зарплати працівників та відсутністю мотивації до якісної освіти. Їхня продукція із незначною часткою доданої вартості критично залежна від мінливої кон'юнктури на зовнішніх ринках. Все це спотворює середовище життєдіяльності значної кількості населення України, блокує його можливості самореалізації. Збереження такого стану залишає і ці міста, і всю Україну без майбутнього, відкидає їх на узбіччя світового цивілізаційного розвитку.

Між тим відомо: якщо ми продамо один кілограм сталі, то отримаємо за це 0,5 долара; цей же кілограм сталі у вигляді виробленого автомобіля коштує вже 100 доларів, а у вигляді літака – 1000–1200 доларів. Тому, з врахуванням досвіду США, Великої Британії, Швеції та інших розвинених країн, невідворотним для цих міст є соціо-економіко-екологічне обґрунтування інноваційних трансформацій їх виробничої бази, її інтелектуалізація на засадах проголошеної на Всесвітньому економічному форумі у 2016 році «четвертої промислової революції».

При визначенні майбутнього індустріальних міст потрібно враховувати й те, що до 2050 року в світі повинні відмовитися від використання вуглеводневої сировини і перейти на органічні джерела енергії.

Професор **Микола Пістун** висловив такі міркування з приводу проблем малих міст та стратегії їхнього виживання.

Малі міста в Україні є центрами (“ядрами”) організації процесів життєдіяльності населення і управління регіональним розвитком на локальному і місцевому рівнях. Одночасно ці поселення є базою (суб’єктами) для розвитку місцевого самоврядування у вигляді самодостатніх міських територіальних громад.

Головним завданням цієї системи міських поселень є подолання депресивності у їх розвитку, яка характеризується такими показниками: низьким рівнем розвитку соціальної сфери, зокрема обмеженістю вибору професій і робочих місць, недосконалістю сфери обслуговування, відсутністю розвиненої системи водопостачання і каналізаційних мереж та низьким рівнем розвитку міської інфраструктури; переважанням у понад третині малих міських поселень монопромислової структури виробництва, яка є реальною загрозою їх існування і потребує невідкладної державної допомоги. Для цього слід зосереджувати увагу на використанні місцевих матеріальних ресурсів (вільні території для капітальної забудови, транспортні зв’язки, відповідні трудові, водні і сировинні ресурси). Це дасть змогу органам державної влади і місцевого самоврядування задовольнити потреби у ремонті доріг та об’єктів комунального господарства. Важливим є формування місцевих бюджетів для забезпечення програм зайнятості населення, вирішення питань земельних відносин та охорони довкілля.

При цьому слід пам’ятати, що давні (“старі”) малі міста (центри вуглевидобутку, металургії та виробництва будівельних матеріалів) характеризуються несприятливою демографічною ситуацією, потребують розвитку служб соціального захисту, медичного обслуговування і сфери побуту. У нових («молодих») малих містах із зростанням чисельності населення, де ще не склалось міське середовище, є гострий дефіцит житла та інших об’єктів соціальної інфраструктури.

У малих монофункціональних містах, що є супутниками великих промислових центрів, де умови агломерації дозволяють користуватись розвиненою сферою послуг, мають бути у центрі уваги об’єкти повсякденного та невідкладного попиту. Малі міста-курорти повинні розвивати охорону здоров’я, театральну-концертну, спортивно-видовищну діяльність. Селища міського типу повинні бути включені до складу головних міст і отримувати адекватні бюджетні кошти, спрямовані на утримання соціальної інфраструктури і впорядкування. Це має забезпечити належні умови (робочі місця, побутові зручності), за яких мешканці селищ міського типу не прагнули б переселитись до міст.

У всіх малих міських поселеннях слід стимулювати розвиток підприємництва, тобто малого бізнесу, основою якого є продуктивна взаємодія підприємств із місцевими радами.

Міське самоврядування в Україні має глибокі корені, які повинні стати важливим державотворчим компонентом. Тому майбутнє малих міських поселень повинне бути пов'язане зі створенням територіальних громад.

Щодо стратегічних напрямів розвитку малих міст в Україні професор **Володимир Нудельман** висловився так.

Через низький рівень розвитку місцевої соціальної інфраструктури та катастрофічний стан дорожньої мережі майже дві п'ятих населення України, що проживають у селах, селищах та малих містах, не мають доступу до повноцінного отримання послуг, в тому числі до якісної освіти. Це негативно впливає на можливості їх самореалізації. Але значна частина малих міст відзначається сприятливими природними умовами, географічним розташуванням, має значний історико-культурний потенціал та є осередками місцевих систем розселення. Майбутнє малих міст пов'язане з децентралізацією, коли значно зростатимуть місцеві бюджети, підвищиться інтегруюча роль малих міст як центрів формування і розвитку об'єднаних територіальних громад, та створенням в їх межах відповідних кластерів з виробництва, зберігання, переробки та збуту продукції, розвитком туризму, в тому числі зеленого.

Місія малих міст в сучасній Україні – врівноваження на базовому рівні пропорцій просторової організації суспільства, розширення простору інноваційної культури для сприяння людському розвитку.

Професор **Микола Пістун** акцентував увагу на ролі міст у регіональному розвитку України.

У наш час для успішної організації життєдіяльності населення України важливе значення має вирішення проблеми взаємодії міст зі складним процесом регіонального розвитку. Свій професійний внесок у розв'язання цієї взаємодії повинна зробити суспільно-географічна наука.

Головною складовою цієї взаємодії є сучасні міста, які відіграють визначальну роль у поступальному соціально-економічному та екологічному розвитку нашої держави, зокрема у поліпшенні матеріально-технічної бази людської діяльності, удосконаленні техніки і технологій, зростанні професійно-кваліфікованого рівня працівників, посиленні зовнішньоекономічних зв'язків держави, формуванні фінансово-кредитної системи, створенні умов для духовного і твор-

чого розвитку людей. Фактично міста стали територіальним соціально-економіко-екологічними системами, ключовими елементами процесу територіального поділу та інтеграції праці, місцем життєдіяльності більшої частини населення України, важливим об'єктом державного управління регіональним розвитком. За ринкових умов міста-мільйонники та крупні міста стають, як правило, «полюсами зростання», головними рушіями ('локомотивами') процесу соціально-економічного розвитку в цілому.

Міста створюють кращі умови життя і діяльності населення завдяки підвищеній концентрації продуктивних сил, інтеграції виробництва та об'єктів соціально-виробничої інфраструктури. Міста беруть участь в організації взаємодії органів державної влади, представників бізнесу та органів місцевого самоврядування з метою успішної реалізації процесу регіонального розвитку.

Суспільно-географічний аспект вивчення міста передбачає встановлення його рангу, який характеризується такими важливими ознаками: адміністративним статусом (загальнодержавне, обласне і районне підпорядкування); чисельністю населення, його демографічною структурою, трудовими ресурсами та особливостями розселення (державна, регіональна, субрегіональна і локальна системи розселення); функціональною структурою людської діяльності (містоформуючі та містообслуговуючі сфери та галузі); територіальними масштабами і формами людської діяльності (інтегральний район, агломерація, вузол, центр), їх суспільно-географічним положенням; рівнями і змістом управління, які мають на меті, насамперед, забезпечення належних умов для життєдіяльності і відтворення населення.

Іншою складовою взаємодії є складний процес регіонального розвитку України з його чотирма рівнями управління людською діяльністю. Особливо важливим є стратегічний його аспект. Регіональний розвиток за своїм змістом є конструктивним виразом регіональної політики, тобто регіональний розвиток є результатом позитивної динаміки соціальних, економічних, екологічних, політичних, гуманітарних та етнонаціональних змін у відповідних регіонах за певний відрізок часу. Стратегічне планування процесу регіонального розвитку характеризується трьома особливостями: воно розробляється на віддалену перспективу (10–20 років), воно включає тільки головні соціально-економічні та екологічні цілі (чи види діяльності), основні засоби, строки вирішення та бажані результати. Воно є поєднанням національних, регіональних і місцевих потреб. Тобто

воно розуміється, як комплекс дій, які реалізує держава, або регіон, спрямованих на їх ефективний розвиток (з урахуванням власного ресурсного потенціалу та факторів зовнішнього середовища) за допомогою законодавчих, фінансових, структурних, економічних та інституційних заходів.

Суспільно-географічний підхід до стратегії регіонального розвитку базується на повному врахуванні зовнішніх і внутрішніх чинників, які є фундаментом діагностики та обґрунтованого прогнозу людської діяльності на певній території. Особливу увагу слід приділяти Генеральній схемі планування території України, яка набрала чинності закону.

Професор **Анатолій Степаненко** висловив думку про перспективи України щодо формування і розвитку глобальних міст та впливу цього процесу на регіональний розвиток.

У процесі глобалізації урбанізаційних процесів і розселення виникли глобальні міста, які вважаються важливими елементами світової економічної системи. Глобальні міста мають відносно велику чисельність населення; є місцем концентрації штаб-квартир найбільших ТНК, міжнародних економічних і геополітичних організацій; вони є фінансовими центрами, центрами обробної промисловості, транспортними і комунікаційними вузлами міжнародного значення; мають розвинуту сферу ділових послуг. Все частіше глобальні міста проводять власну міжнародну політику. Тривалість існування глобального міста не має великого значення для його функціонування.

Визначення і класифікація глобальних міст відбувається на основі різних показників і методик. Для становлення і формування глобальних міст в Україні необхідно удосконалити статистичні дані по містах, зокрема, додати інформацію про: кількість штаб-квартир компаній, які входять у список 500 найкрупніших компаній світу; кількість міжнародних конференцій, галузевих та економічних форумів, які проходять у місті; кількість університетів міста, які входять до переліку провідних вузів світу; чисельність іноземних студентів, які навчаються у вузах; кількість кореспондентських пунктів засобів масової інформації глобального значення, які розміщені у місті; обсяг міжнародних новин у провідних місцевих ЗМІ; чисельність іноземних туристів; кількість міжнародних спортивних змагань; кількість іноземних посольств, консульств, представництв міжнародних організацій; кількість політологічних інститутів світового значення та ін.

В Україні глобальним містом є Київ. Потенціал Харкова, Одеси і Львова як майбутніх глобальних міст використовується не повною мірою, зростання їх економічної могутності і впливу не супроводжується глобальною інтегрованістю. Можливості подальшого розвитку цих міст пов'язані із територіями областей, в яких вони розміщені. Це потребує зняття бар'єрів, які гальмують розвиток Харкова, Одеси і Львова як агломерацій, що дозволить отримати значний синергетичний ефект для соціально-економічного розвитку України. Забезпечення взаємозв'язаного та інтегрованого розвитку майбутніх глобальних міст дозволить істотно підвищити інтенсивність розвитку регіонів їх розташування.

У сучасному місті містобудівне планування повинне враховувати мережу міст-супутників. Великі міста та області України, в яких вони розташовані, є незалежними адміністративними системами, які управляють своїми територіями на основі неузгоджених принципів. Це веде до дестабілізації соціальної сфери і обмеження можливостей як міст, так і поселень приміських зон по багатьох аспектах. Комплексне управління розвитком агломерацій повинне будуватися на взаємовигідному співробітництві суб'єктів інтеграції з метою підвищення якості життя всього населення, подолання відставання виробничої, соціальної та інституціональної інфраструктур від вимог, які пред'являються до глобальних міст. Вступ до елітного клубу глобальних міст має велике значення для підвищення конкурентоздатності агломерацій, регіонів і України в цілому.

Відомості про авторів

Костянтин Мезенцев (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* трансформація міст та урбанізованих регіонів на пострадянському просторі, нерівномірний регіональний розвиток в Україні, міграції, сприйняття міст та регіонів.

Ярослав Олійник (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), доктор географічних наук, професор, академік НАПН України, декан географічного факультету, професор кафедри економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* теоретико-методологічні проблеми суспільної географії, економіко-екологічні проблеми взаємодії суспільства та природи, територіальна та комплексно-пропорційна організація продовольчих комплексів, регіональна політика, геополітика.

Наталія Мезенцева (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук, доцент, доцент кафедри економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* публічні простори міст, сучасні соціально-економічні трансформації в містах, регіональні ринки праці, соціальна та продовольча безпека регіонів, гендерна географія.

Микола Барановський (Ніжинський державний університет імені Миколи Гоголя), доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри географії. *Наукові інтереси:* депресивні території, трансформація аграрного сектора та сільських територій Полісся, регіональна політика, радикальна географія.

Олексій Гнатюк (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук, молодший науковий співробітник НДС “Регіональних проблем економіки і політики”. *Наукові інтереси:* територіальна ідентичність населення, історична суспільна географія, геурбаністика, електоральна географія.

Наталія Гусєва (Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна), кандидат географічних наук, доцент кафедри соціально-економічної географії і регіонознавства. *Наукові інтереси:* трансформація міст на пострадянському просторі в аспекті євроінтеграції України, соціально-географічні дослідження регіонів України, регіональна політика в Україні.

Олена Денисенко (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук, завідувач НДС “Регіональних проблем економіки та політики”. *Наукові інтереси:* розвиток міст та приміської території, процеси метрополізації та просторові трансформації в містах України.

Наталія Дністрянська (Національний університет “Львівська політехніка”), кандидат географічних наук, асистент кафедри туризму. *Наукові інтереси:* географія поселень, демогеографія.

Мирослав Дністрянський (Львівський національний університет імені Івана Франка), доктор географічних наук, професор, професор кафедри географії України. *Наукові інтереси:* географія поселень, демогеографія, етногеографія, історична географія, політична географія.

Олена Дронова (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук, асистент кафедри економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* проблеми взаємодії суспільства та природи, сталий розвиток, екологічна та природно-техногенна безпека, географічні дослідження урбаністичних систем, новий урбанізм і конструювання дружнього для людей міста.

Ірина Закутинська (ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника»), кандидат географічних наук, викладач кафедри географії та природознавства. *Наукові інтереси:* динаміка природно-господарських систем приміських зон Передкарпаття, геоурбаністика.

Любов Зеленська (Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара), доктор педагогічних наук, професор, завідувач кафедри фізичної та економічно географії. *Наукові інтереси:* розвиток та еволюція міст, міські ландшафти, формування географічних образів міст, старопромислові міста, пізнавальний туризм.

Володимир Казаков (Криворізький державний педагогічний університет), кандидат географічних наук, доцент, завідувач кафедри фізичної географії, краєзнавства та туризму. *Наукові інтереси:* антропогенна географія, індустріальна спадщина, індустріальний туризм, краєзнавство.

Людмила Ключко (Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна), кандидат географічних наук, доцент, доцент кафедри соціально-економічної географії і регіонаознавства. *Наукові інтереси:* медична географія, сакральна географія, просторовий аналіз соціальної інфраструктури, географія публічних просторів.

Олена Кононенко (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук, старший науковий співробітник, доцент кафедри економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* природно-техногенна безпека, сталий розвиток регіонів і міст, регіональна екологічна політика, зелена економіка.

Анастасія Мазурова (Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна), аспірант, старший викладач кафедри соціально-економічної географії і регіонаознавства. *Наукові інтереси:* геоурбаністика, геопланування, географія соціальної інфраструктури.

Дар'я Мальчикова (Херсонський державний університет), доктор географічних наук, доцент, завідувач кафедри соціально-економічної географії. *Наукові інтереси:* територіальне планування, географія сільської місцевості, методологія суспільної географії.

Тетяна Маншиліна (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук. *Наукові інтереси:* урбаністична географія, розвиток міст-спутників.

Ірина Мельник (Луганський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук, доцент, доцент кафедри географії. *Наукові інтереси:* соціально-економічний розвиток міст у старопромислових районах, соціально-демографічні проблеми регіонів України.

Анатолій Мельничук (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), кандидат географічних наук, доцент, доцент кафедри економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* трансформація міського простору, історична географія, територіальна ідентичність, планування території.

Костянтин Немець (Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна), доктор географічних наук, професор, професор кафедри соціально-економічної географії і регіонознавства. *Наукові інтереси:* інформаційна географія, моделювання та статистичні методи обробки геоінформації, просторовий аналіз в суспільній географії.

Людмила Немець (Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна), доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри соціально-економічної географії і регіонознавства. *Наукові інтереси:* регіональні проблеми стійкого розвитку, соціально-географічні дослідження регіонів України, теоретико-методичні й методологічні основи суспільно-географічного дослідження соціогеосистем.

Вікторія Пацюк (Криворізький державний педагогічний університет), кандидат географічних наук, доцент, доцент кафедри фізичної географії, краєзнавства та туризму. *Наукові інтереси:* індустріальний туризм, особливості розвитку туристичної діяльності в промислових регіонах України та світу, індустріальна спадщина та її використання в туристичній діяльності.

Ігор Пилипенко (Херсонський державний університет), доктор географічних наук, доцент, декан факультету біології, географії і екології, доцент кафедри екології і географії. *Наукові інтереси:* методи суспільно-географічних досліджень, центр-периферійна організація простору.

Григорій Підгрушний (Інститут географії НАН України), доктор географічних наук, професор, завідувач відділу суспільно-географічних досліджень. *Наукові інтереси:* проблеми територіальної організації суспільства, стадійно-еволюційного розвитку регіонів та міст, процеси метрополізації та формування соціально-економічного каркасу території.

Микола Пістун (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), доктор географічних наук, професор. *Наукові інтереси:* теорія та методологія суспільної географії, розвиток суспільно-географічної думки, проблеми регіонального розвитку.

Катерина Сегіда (Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна), кандидат географічних наук, докторант, доцент кафедри соціально-економічної географії і регіонознавства. *Наукові інтереси:* географія населення, геодемографія, геоурбаністика, соціальна географія, статистичні та математичні методи в географії.

Дмитро Полешко (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), магістр економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* геоурбаністика.

Роман Сливка (ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника»), кандидат географічних наук, доцент, доцент кафедри географії та природознавства, докторант кафедри географії України Львівського національного університету імені Івана Франка. *Наукові інтереси:* конфліктні явища і процеси в урбаністичному середовищі, географія територіально-політичних конфліктів, географічне країнознавство, етнічна географія.

Юлія Стеблецька (Київський національний університет імені Тараса Шевченка), аспірант кафедри економічної та соціальної географії. *Наукові інтереси:* просторовий розвиток міст, планування міського розвитку, джентрифікація.

Наукове видання

УРБАНІСТИЧНА ГЕОГРАФІЯ: В ЕПІЦЕНТРИ ПРОСТОРОВИХ ЗМІН

Колективна монографія

Костянтин Мезенцев, Ярослав Олійник, Наталія Мезенцева,
Микола Барановський, Олексій Гнатюк, Наталія Гусева, Олена Денисенко,
Наталія Дністрянська, Мирослав Дністрянський, Олена Дронова,
Ірина Закутинська, Любов Зеленська, Володимир Казаков, Людмила Ключко,
Олена Кононенко, Анастасія Мазурова, Дар'я Мальчикова, Тетяна Маншиліна,
Ірина Мельник, Анатолій Мельничук, Костянтин Немець, Людмила Немець,
Вікторія Пацюк, Ігор Пилипенко, Григорій Підгрушний, Микола Пістун,
Дмитро Полешко, Катерина Сегіда, Роман Сливка, Юлія Стеблецька

В авторській редакції

Підписано до друку 25.05.2017 р.

Формат 60x90 $\frac{1}{16}$.

Ум. друк. арк. 20,5.

Наклад 300 прим.

Зам. 17-157

Видавництво «Фенікс»

Віддруковано на власному обладнанні

Св-во суб'єкта видавничої справи

ДК №271 від 07.12.2000 р.

Вул. Шутлова, 13Б, м. Київ, Україна, 03067

www.fenixprint.com.ua

