

*Р.С. Яремчук*

## **Методичні підходи до визначення та оцінки транспортно-логістичної функції метрополійного міста**

*Систематизовано наукові підходи до визначення сутності процесу метрополізації. Проаналізовано основні відмінності у визначенні критеріїв виокремлення метрополійних функцій міст та здійснення їх класифікації. Окреслено методичні підходи до визначення та оцінки транспортно-логістичної функції метрополійного міста. Запропоновано розрахунок інтегрального показника розвитку транспортної системи, як основного індикатора рівня реалізації транспортно-логістичної метрополійної функції великого міста.*

*Ключові слова: метрополізація, метрополійна функція, індикатори метрополійності, транспортно-логістична метрополійна функція міста.*

*Актуальність теми дослідження.* Сучасні великі міста, як центри широкого спектру суспільної активності, на даний час, мають провідне значення в процесі розвитку українського суспільства. Внаслідок їх інтенсивного впливу на прилеглі території, відбувається формування таких суспільно-територіальних систем, як міські агломерації або метрополійні регіони, які за своїми розмірами значно перевищують локальні межі даних міст. Рівень розвитку прилеглих територій в міській агломерації значною мірою залежить від рівня розвитку його центру, а в метрополійному регіоні – від рівня складності та різноманітності виконуваних ним функцій. Так, рівень динаміки та ступінь реалізації власних метрополійних функцій центрами метрополійних регіонів, безпосередньо впливає, не лише на процес їх соціально-економічного та інноваційного зростання, але й зростання на рівні країни в цілому. Зміцнення конкурентних позицій країни та її регіонів на глобальному рівні, прискорення процесу адаптації передових досягнень науково-технічного прогресу та оперативності реакції на широкий спектр глобалізаційних викликів, а також втілення в життя ефективної моделі збалансованого регіонального розвитку, потребують високого рівня реалізації своїх метрополійних функцій та якомога активнішого використання всіх можливих переваг, які виникають внаслідок цього. В таких умовах, особливо актуальним є процес визначення та оцінки метрополійних функцій великих міст України, зокрема, транспортно-логістичної, як важливого етапу в формуванні ефективних шляхів для їх подальшого інтенсивнішого розвитку та реалізації.

---

© Р.С. Яремчук, 2013.

*Аналіз останніх досліджень і публікацій.* Протягом останнього часу, проблеми розвитку міст були предметом наукового інтересу таких українських та закордонних науковців як В. Бабаєв, Ф. Бродель, О. Бойко-Бойчук, А. Гранберг, В. Джаман, А. Доценко, О. Дружинін, Ф. Заставний, В. Наконечний, Ж. Новицька, І. Пілуцький, С. Саханенко, О. Топчієв, І. Чикаренко, О. Шаблій та ін. Дослідження теоретичних та практичних аспектів метрополізаційних процесів та метрополійних функцій міст знайшли своє відображення в працях таких науковців як М. Кастельс, К. Аксьонов, І. Бистряков, В. Городяненко, О. Денисенко, В. Нудельман, Т. Мазур, Т. Маршал, Г. Підгрушний, В. Чужиков, Л. Шевчук, С. Шульц та ін.

Проте, зважаючи на беззаперечні здобутки зазначених науковців, варто зазначити, що в сучасній наукових дослідженнях, на даний час, недостатньо уваги приділяється процесу визначення та оцінки метрополійних функцій міст, ступеня їх реалізації та впливу на соціально-економічний розвиток країни.

*Метою* даної статті є, по-перше, встановлення ознак метрополійних функцій міст, по-друге, розробка методичних підходів до визначення та оцінки транспортно-логістичної функції метрополійного міста, по-третє, формування основних напрямів активізації її розвитку.

*Виклад основного матеріалу.* Великі міста, як центри концентрації фінансово-економічного, соціо-культурного та інформаційного потенціалу суспільства, є найсприятливішими осередками для зростання інтенсивності та дієвості соціальних процесів, виникнення передумов для творення високих досягнень і зразків духовної та матеріальної культури. Саме у великих містах зосереджуються основні ринки, як товарів, так і послуг, здійснюються структурні перетворення в економіці країни, її адаптація до умов сьогодення, відбувається найбільш інтенсивний розвиток інвестиційно-інноваційної діяльності, а також становлення рівня життя більшої частини населення країни. Надалі, сформовані в рамках системи великого міста, здобутки передаються та адаптуються іншими типами поселень, що сприяє генеруванню нової хвилі нарощення потенціалу великих міст та їх подальшого розвитку.

В даному випадку, процес утвердження головних міських осередків, як центрів цивілізаційного розвитку визначається як метрополізація, а самі головні міські осередки – як метрополійні міста [1, с. 30].

На даний час, в закордонному та українському науковому середовищі немає єдиного загальноприйнятого визначення поняття метрополізації.

Зокрема, на думку Г. Підгрушного та О. Денисенко, метрополізація – це комплексний процес територіальної організації суспільства, який проявляється в набутті містами та прилеглими до них територіями

особливих, в основному властивих лише для них функцій (організаційно-управлінських, інноваційно-креативних, інформаційно-репрезентативних, духовно-культурних та транспортно-комунікаційних), які розвиваються на основі часткових процесів територіальної організації суспільства, зокрема розміщення, територіальної спеціалізації та інтеграції суспільної діяльності [2, с. 69]. В. Городенко розглядає метрополізацію як урбанізаційний процес у контексті соціальних змін та соціальних процесів, якій властиве зосередження людей, багатств, політичних, адміністративних, фінансових, владних, культурних установ у містах, які стають центрами в системі адміністративно-владних та політичних зв'язків [3].

За визначенням Т. Мазур та Є. Король, метрополізація – це процес утворення метрополійних територій чи метрополій-регіонів з надзвичайно високою концентрацією населення та економічної активності, що формують чітко визначені функційні соціоекономічні ареали: граничні урбанізовані простори, у середині яких існують стійкі, чітко визначені економічні та соціальні зв'язки – ринки праці, мережі компаній, важливі частини ланцюгів постачання, комунікації між компаніями та місцевими владними структурами [1, С. 31]. Російський вчений-урбаніст А. Дружинін вважає, що за своєю суттю, процес метрополізації включає становлення та відтворення в суспільно-географічних структурах, які формуються і спонтанно модифікуються, особливої практики економічного, політичного та соціально-культурного домінування головного просторового ареалу, і перш за все, власне його міського центру [4, с. 105]. Натомість, в працях польських науковців Т. Марковського і Т. Маршала метрополізація розглядається як своєрідна відповідь системи розселення на явище глобалізації і представляє собою процес:

- 1) пов'язаний з формуванням просторової структури нового типу шляхом виникнення вогнищ розвитку в обраних фрагментах просторів, що отримують перевагу над іншими подібними фрагментами чи одиницями адміністративного устрою (осередками) великими містами / регіонами);
- 2) зміцнюючий характер і силу зв'язків між центральним осередком і оточуючим його регіоном, пов'язаний з розвитком системи синергічних функціональних впливів центрального осередку на оточуючий його простір та переносом за центральний осередок міського стилю життя зі збереженням визначальної та всебічної домінації центру;
- 3) змінюючий в користуванні простору поселень та їх просторів, що обумовлює виникнення складних поселенських структур;
- 4) формуючий експансійний розвиток урбанізованого простору, який веде до експансії експорту міських рішень, продуктованих в метрополіях, на приметрополійні простори [5, с. 10-11].

На нашу думку, метрополізація – це процес формування особливої просторово-територіальної структури в точках з найбільшою концентрацією людності та соціально-економічної активності, яка визначається домінуючим положенням серед оточуючого її регіону та характеризується виконанням властивими лише для неї функцій.

Основними якісними характеристиками процесу метрополізації можна вважати метрополійні функції, які набуваються та, в подальшому, реалізуються окремими найбільшими містами, за наявності відповідних умов та необхідного потенціалу, та прилеглими до них територіями. Метрополійні функції як сукупний результат діяльності метрополійної системи, відображають її суспільно-просторову сутність у найважливіших сферах суспільної активності, як то, в організаційно-управлінській, творчій, інформаційно-комунікаційній, духовно-культурній.

З метою чіткого окреслення та подальшої ідентифікації метрополійних функцій великих міст, українськими та закордонними науковцями використовуються, загалом, схожі критерії, які тісно корелюються з їх суспільно-просторовим устроєм та високим рівнем впливу на навколишню територію.

Так, зокрема, О. Денисенко вважає, що виникнення та розвиток метрополійних функцій ґрунтуються на функціонуванні потужного господарського комплексу інноваційного типу, до їх складу вона включає наступні функції: організаційно-управлінську, інноваційно-креативну, духовно-культурну, інформаційно-репрезентативну та транспортно-комунікаційну [2].

На думку польських науковців з Головного гірничого інституту (Główny Instytut Górnictwa, м. Катовіце) [7], основними критеріями виокремлення метрополійних функцій міст серед загальноміських функцій є їх надрегіональний ступінь та значення, рідкісність / унікальність, просторова концентрація та потенціал для творення доданої вартості будь-якого пов'язаного з ними продукту чи послуги. Розпізнавання метрополійних функцій можуть бути зроблені у двох керунках, зокрема: 1) організації – товари – ринки; 2) інфраструктура – технологія – бізнес. До переліку метрополійних функцій, сформованого відповідно до наведених критеріїв ідентифікації, належать:

- Державне управління.
- Інформація та зв'язок.
- Охорона здоров'я.
- Висока культура та історична спадщина.
- Наука.
- Вища освіта.
- Туризм.

- Транспорт та логістика.
- Корпоративне управління.
- Фінанси та страхування.

В аналітичній доповіді «Метрополійні області в Європі» [7], розробленій Федеральним інститутом дослідження будівництва, урбанізації та просторового розвитку (BBSR) та Федеральним офісом з питань будівництва та регіонального планування (BBR) з м. Бонн (Німеччина), зазначається, що вибір функціональної системи базується на трьох критеріях, у відповідності до їх ступеня, яким вони:

- представлені власними структурами чи організаціями в мережевій конкурентній боротьбі на світовому чи європейському рівні;
- продукують події світового чи загальноєвропейського рівня;
- створили інфраструктуру, яка репрезентує світову або хоча б транснаціональну мережу.

У відповідності до зазначених критеріїв, для Німеччини, були визначені п'ять функціональних областей, в яких сконцентровані всі метрополійні функції (разом вони утворюють індекс BBSR метрополійних функцій):

- політика;
- економіка;
- наука;
- транспорт;
- культура.

Враховуючи вищезгадані, а також, інші існуючі підходи до класифікації метрополійних функцій, науковими співробітниками відділу територіальних суспільних систем і просторового розвитку Інституту регіональних досліджень НАН України запропоновано власну класифікацію метрополійних функцій за сферою прояву: організаційно-управлінська, соціально-економічна, інноваційно-креативна, інформаційно-маркетингова, туристично-рекреаційна, духовно-культурна, транспортно-логістична.

Чим більший перелік метрополійних функцій реалізується містом та ширшим є зона їх впливу на прилеглу територію, тим вище в світовому ранзі метрополій воно знаходиться. Реалізація повного переліку метрополійних функцій разом із найбільш потужним впливом у світовому масштабі, притаманна світовим містам або глобальним метрополіям. Натомість, реалізація окремих метрополійних функцій разом з впливом в локальному чи регіональному масштабі притаманна регіональним метрополіям, якими можна вважати практично всі найбільші міста України.

В загальній ієрархії метрополійних функцій, услід за найбільш вагомими, організаційно-управлінською та соціально-економічною, можна назвати транспортно-логістичну функцію. Транспортно-логістична метрополійна функція проявляється в створенні, забезпеченні та фактичному переміщенні матеріальних та інформаційних потоків за допомогою транспорту та засобів зв'язку [2]. Ця функція реалізується завдяки діяльності транспортної та логістичної системи метрополійного міста разом із прилеглою територією.

Транспортна система є однією з форм територіальної організації суспільства. За своєю суттю, транспортна система представляє собою поєднання мережі шляхів сполучення, транспортних засобів та служб перевезень, що, об'єднуючи всі види транспорту та всі ланки транспортного процесу в їхній взаємодії, забезпечує реалізацію транспортно-економічних зв'язків з метою успішного функціонування господарського комплексу країни [8, с. 37].

До основних транспортно-просторових параметрів великого міста можна віднести: транспортне тяжіння; транспортна близькість або віддаленість; транспортна доступність; транспортна зв'язаність; транспортна проникність території; транспортно-географічне положення; транспортне освоєння території [9].

Теоретичні основи дослідження транспортної системи, як основного виразника транспортно-логістичної метрополійної функції, розглядаються нами з точки зору теорій, які описують особливості просторового розміщення із врахуванням транспортного чинника та теорій, які описують закономірності економічного розвитку міст.

В даному випадку, особливої уваги заслуговують теорії ХХ століття. Вони представлені трьома основними класичними теоріями – це концентрична модель Е. Бургесса, модель секторів Х. Хойта, багатоядерна модель Ч. Херріса і Е. Ульмана. Теорія Е. Бургесса заклала, що розвиток міста відбувається концентричними кільцями від центру до напрямку периферії, де у кожному кільці є певні економічні та житлові структури [10].

Теорія секторів, запропонована Хомером Хойотом у 1939 році, де основна увага приділялась аналізу довготривалих змін, які відбуваються у містах. В той час, як Е. Бургесс ввів модель зовнішнього розширення міста, яка відбуваються завдяки утворенням кілець, які розширюються. Х. Хойот доповнив теорію Е. Бургесса, прийнявши за основу їх розвитку сектори, де основну роль відігравали транспортні дороги, по яких основним чином відбувалося розширення території міста та його розвиток. Нові транспортні дороги поставали разом із зростання кількості осіб на даній території.

Основним чином, переміщення відбувались у напрямку головних доріг [10]. Таким чином, «розвиток секторів в певному напрямку продовжуються приблизно 30 років і довше» [11].

Враховуючи нові тенденції розвитку міст Ч. Херріс та Є. Ульман запропонували нову теорію багатоядерності. На відміну від моделі Е. Бургесса та Х. Хойта у даній теорії вказано, що у певних пунктах міста розвивається центр, де відбуваються задоволення потреб мешканців міста. Наприклад, підприємства важкої промисловості повинні мати доступ до залізної дороги і автомагістралям у зв'язку із перевезення виробленої продукції та необхідних матеріалів. Тому дані підприємства у переважній більшості існують поблизу транспортних центрів. Тобто, використання території у містах динамічно змінюється разом із розвитком транспортної інфраструктури [10].

Трансформація територіальної організації транспортної системи великих міст протягом останніх десятиліть зумовлена суттєвим прискоренням світових інтеграційних та глобалізаційних процесів, активним впровадженням нових технологій та інновацій в транспортній сфері, значним зростанням контейнерних перевезень та широким використанням інформаційних технологій з метою більш ефективного управління транспортними потоками

В свою чергу, швидка модернізація транспортно-логістичних систем великих міст призводить до посилення взаємодії в глобальному масштабі та сприяє зростанню їх просторово-часової доступності. В таких умовах, головною функцією транспортно-логістичної системи метрополійного міста стає інтернаціоналізація економіки і суспільства, що проявляється, в першу чергу, в зростанні швидкості перевезень та загальних обсягів транспортних потоків між країнами і регіонами, звуженні розподілу за спеціалізацією окремих видів транспортних потоків, появі нових елементів територіальної структури (контейнерних терміналів, мультимодальних логістичних центрів) [10].

Сучасна структура та територіальна організація транспортної системи великого міста зазнають відчутного впливу широкого спектру суспільно-просторових процесів (інтеграції, глобалізації, структурної трансформації та метрополізації), які протікають в українській соціально-економічній системі. Так, процес інтеграції чітко проявляється у формуванні інтермодальної системи перевезень, в результаті впливу глобалізаційних процесів, відбувається трансформація транспортної системи метрополійних міст у складну товаропровідну логістичну систему. Процеси структурних трансформацій проявляються у формі переходу від

багатогалузевої транспортної системи до єдиних логістичних ланцюгів і формування мережевих структур.

Виявлення та оцінка транспортно-логістичної метрополійної функції проводиться на основі дослідження окремих параметрів транспортно-логістичної системи метрополійного міста та його прилеглої території, що дає змогу виявити основні властивості функцій, що відображають їхню внутрішню сутність та закономірності розвитку.

Індикативними критеріями для оцінювання транспортно-логістичної функції метрополійних міст України, на нашу думку, варто обрати перелік спеціальних параметрів, які характеризують динаміку розвитку та масштаб основних структурних елементів транспортної та логістичної системи метрополійного міста.

До складу структурних елементів транспортної системи метрополійного міста ми відносимо:

- залізничний транспорт;
- автомобільний транспорт;
- водний транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- міський громадський транспорт;
- авіаційний транспорт.

З метою оцінювання транспортно-логістичної функції метрополійних міст України, на нашу думку, доцільно використати інтегральний показник розвитку транспортної системи, як основний індикатор рівня реалізації транспортно-логістичної метрополійної функції великого міста. До його складу входить набір показників по всіх структурних елементах транспортної системи метрополійного міста, які в агрегованому стані дозволяють встановити загальний рівень реалізації та масштаб розвитку даної функції для окремого метрополійного міста.

До складу інтегрального показника розвитку транспортної системи, входять параметри 5-ти структурних елементів транспортної системи метрополійного міста, окрім трубопровідного транспорту, як найменш репрезентативного, які стандартизуються по бальній оцінці від 1 до 10, за значеннями від найменшого до найбільшого. Загальна сума оцінок кожного із структурних елементів транспортної системи метрополійного міста складатиме значення інтегрального показника розвитку транспортної системи.

Перелік параметрів інтегрального показника розвитку транспортної системи метрополійного міста за її структурними елементами включає:

- залізничний транспорт (обсяг пасажирських та вантажних перевезень, кількість внутрішніх та міжнародних залізничних сполучень);
- автомобільний транспорт (обсяг вантажообігу);



- водний транспорт (обсяг вантажообігу контейнерів);
- міський громадський транспорт (обсяг пасажирообігу, щільність громадської транспортної мережі);
- авіаційний транспорт (обсяг пасажирських авіаперевезень, кількість внутрішніх та міжнародних авіарейсів).

Окрім, розрахунку інтегрального показника розвитку транспортної системи метрополійного міста, для достовірної оцінки рівня реалізації транспортно-логістичної функції метрополійних міст України, варто звернути увагу ще на два важливих аспекти: рівень розвитку логістичної інфраструктури метрополійних міст (кількість термінальних та вантажних комплексів, складських господарств, підприємств різних видів транспорту та транспортно-логістичного сервісу) та сфери передачі даних (кількість користувачів мережі Інтернет, технічна інфраструктура мережі Інтернет), стандартизація яких проводиться за наведеною вище методикою.

Підсумковий інтегральний показник транспортної та логістичної систем метрополійного міста пропонуємо визначати за наступною формулою:

$$ПП_{ТЛС} = \gamma_1 P_{ЗТ} + \gamma_2 P_{АТ} + \gamma_3 P_{ВТ} + \gamma_4 P_{МПТ} + \gamma_5 P_{АТ} + \gamma_6 P_{Л} + \gamma_7 P_{ИД} \quad (1)$$

де  $ПП_{ТЛС}$  – інтегральний показник показник транспортної та логістичної систем метрополійного міста;

$P_{ЗТ}$  – показник оцінки розвитку залізничного транспорту;

$P_{АТ}$  – показник оцінки розвитку автомобільного транспорту;

$P_{АТ}$  – показник оцінки розвитку водного транспорту;

$P_{АТ}$  – показник оцінки розвитку міського пасажирського транспорту;

$P_{АТ}$  – показник оцінки розвитку авіаційного транспорту;

$P_{АТ}$  – показник оцінки розвитку логістичної інфраструктури;

$P_{АТ}$  – показник оцінки розвитку сфери передачі даних.

$\gamma_i$  – ваговий коефіцієнт показника, що характеризує пріоритетність відповідного показника в транспортно-логістичній системі великого міста в процесі оцінки ступеня реалізації його транспортно-логістичної метрополійної функції. Величина  $\gamma_i$  визначається за допомогою експертної оцінки,

З метою впорядкування групи показників інтегральної оцінки за пріоритетністю, залучаються експерти, які повинні сформувати експертну матрицю пріоритетності або квадратну матрицю парних порівнянь кількісної міри ступеня важливості і пріоритетності показників інтегральної оцінки.

Розрахунок підсумкового інтегрального показника транспортної та логістичної систем метрополійного міста, дозволить встановити загальний

рівень реалізації транспортно-логістичної метрополійної функції великих міст України та провести ранжування їх за цим показником.

*Висновки.* Транспортно-логістична функція метрополійного міста, вслід за організаційно-управлінською та соціально-економічною, є однією з найбільш вагомих. Основним її проявом є створення, забезпечення та фактичне переміщення матеріальних та інформаційних потоків за допомогою транспорту та засобів зв'язку, що реалізується в межах функціонуючої транспортної та логістичної системи метрополійного міста разом прилеглою до нього територією.

Для оцінки ступеня розвитку транспортно-логістичної функції метрополійних міст України, на нашу думку, доцільно використати інтегральний показник розвитку транспортної системи, як основний індикатор рівня реалізації транспортно-логістичної метрополійної функції великого міста. В перспективі, наведена методика оцінки може служити структурним елементом для комплексної оцінки рівня реалізації метрополійних функцій великих міст України.

#### Список використаних джерел

1. Мазур Т. Еволюція термінів метрополізація, метрополія, метрополійний ареал, метрополійний простір в контексті урбанізаційних процесів ХХ – початку ХХІ століття. / Т. Мазур, Є. Король. – Режим доступу : [http://tc.terminology.lp.edu.ua/TK\\_Wisnyk675/TK\\_wisnyk675\\_mazur\\_korol.htm](http://tc.terminology.lp.edu.ua/TK_Wisnyk675/TK_wisnyk675_mazur_korol.htm)
2. Підгрушний Г. Міста-метрополіси як новітня форма територіальної організації суспільства / Г. Підгрушний, О. Денисенко // Досвід та перспективи розвитку міст України. – 2010. – № 18. – С. 65-78.
3. Соціологія : навч. посіб. / [В.Г. Городенко, О.В. Гілон, А.В. Демічева та ін.]. – К. : Вид. центр «Академія», 2003. – С. 559.
4. Дружинин А.Г. Метрополии и метрополитанизация как main srteam территориализации политико-экономической власти: некоторые теоретико-методические аспекты общественно-географического анализа / А.Г. Дружинин // Южно-российский форум. – 2010. – №5. – Режим доступу : [http://isep.sfedu.ru/sites/default/files/download/1.%20%D0%94%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD\\_0.pdf](http://isep.sfedu.ru/sites/default/files/download/1.%20%D0%94%D1%80%D1%83%D0%B6%D0%B8%D0%BD%D0%B8%D0%BD_0.pdf).
5. Markowski T. Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja: Problemy i pojęcia podstawowe / T. Markowski, T. Marszał. – Warszawa: Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, 2006. – 25 s.
6. Wizja przyszłości metropolitalnych usług publicznych w Górnośląskim Obszarze Metropolitalnym // red. J.Bondaruka// Główny Instytut Górnictwa. – Katowice 2011. – available at : [http://www foresightgom.pl/uploads/monografia\\_do\\_druku.pdf](http://www foresightgom.pl/uploads/monografia_do_druku.pdf).
7. BBSR: Metropolitan areas in Europe. BBSR-Online-Publikation 01/2011. Eds.: Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR) within the Federal Office for Building and Regional

- 
- Planning (BBR), Bonn, January 2011. – available at : [http://www.bbsr.bund.de/BBSR/EN/Publications/OnlinePublications/2011/DL\\_ON012011.pdf?blob=publicationFile&v=2](http://www.bbsr.bund.de/BBSR/EN/Publications/OnlinePublications/2011/DL_ON012011.pdf?blob=publicationFile&v=2).
8. Проблеми суспільної географії. Територіальна організація суспільства: розуміння категорії / Матеріали теоретико-методологічного семінару ; НАН України. Інститут географії ; 4 та 11 березня 2010 р. / за наук. ред. Г.П. Підгрушного. – К., 2010. – Вип. 1. – 66 с.
  9. Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах / В.Н. Бугроменко. – М. : Наука, 1987. – 112 с.
  10. Габрель М.С. Організаційно-економічний механізм регулювання розвитку транспортної інфраструктури міста: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка / М.С. Габрель ; Ін-т регіон. досліджень. – Львів, 2010. – 19 с.
  11. Гольц Г.А. Транспорт и расселение / Г.А. Гольц. – М. : Наука, 1981. – 248 с.

**Яремчук Р.Е. Методические подходы к определению и оценке транспортно-логистической функции метрополитанного города.**

*Систематизированы научные подходы к определению сущности процесса метрополитанизации. Проанализированы основные различия в определении критериев выделения метрополитанских функций городов и осуществления их классификации. Определены методические подходы к определению и оценке транспортно-логистической функции метрополитанского города. Предложено расчет интегрального показателя развития транспортной системы, как основного индикатора уровня реализации транспортно – логистической метрополитанской функции большого города.*

*Ключевые слова: метрополитанизация, метрополитанская функция, индикаторы метрополитанности, транспортно – логистическая метрополитанская функция города.*

**Yaremchuk R.Y. Methodical approaches to identify and evaluate the transportation and logistics functions of metropolitan city.**

*The scientific approaches to determining the nature of the process metropolization is systematized. The basic differences in the definition of criteria for distinguishing features metropolitan cities and execution classification are analyzed. The methodological approaches to identify and evaluate the transportation and logistics functions of metropolitan city are outlined. A calculation of the integral index of the transport system, as the main indicator of the level of implementation of transport and logistics metropolitan features of the city is proposed.*

*Key words: metropolisation, metropolitan function, metropolitan indicators, transportation and logistics function in the metropolitan city.*