НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ДУ «ІНСТИТУТ РЕГІОНАЛЬНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
ІМЕНІ М. І. ДОЛІШНЬОГО НАН УКРАЇНИ»

ЛИСЯК НАТАЛІЯ МИХАЙЛІВНА

УДК 332.1:911.37(043.3)

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

Спеціальність
08.00.05 – розвиток продуктивних сил і регіональна економіка

Подається на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____
(підпис, ініціали та прізвище здобувача)

Науковий консультант
Карий Олег Ігорович,
доктор економічних наук,
професор

Дисертація є ідентичною з іншим примірником дисертації
Учений секретар спеціалізованої вченої ради Д _____

Львів – 2021

АНОТАЦІЯ

Лисяк Н.М. Теоретико-методологічні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук за спеціальністю 08.00.05 – Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів, 2021.

У дисертаційній роботі розвинуто теоретико-методологічні засади і розроблено практичні рекомендації інтегрованого розвитку урбанізованих систем для забезпечення зростання та підвищення добробуту громадян, а також а також запропоновано інструментарій його забезпечення з метою підвищення ефективності стратегічних і локальних рішень у розвитку урбанізованих систем. У першому розділі розкрито понятійно-термінологічний апарат, розкрито суть та ознаки процесу урбанізації як ключового фактору економічного зростання держави. Здійснено детермінація етапів, видів і сутнісних ознак урбанізаційних процесів, окреслено їх суперечливий характер. Здійснено класифікацію за критеріями: «переваги» і «кризи» урбанізму, що забезпечує їхню обґрунтовану диференціацію з урахуванням економічних, технологічних, екологічних та соціальних чинників, а також їх суперечливий характер, що формує підходи до їх регулювання. Визначено сутність і завдання інтегрованого розвитку як процесу досягнення довгостроких цілей шляхом поєднання просторових, економічних, соціальних, часових, безпекових, екологічних складових державної регіональної політики. Обґрунтовано структурно-логічну модель урбанізованої системи, що формується соціальними, просторовими та економічними підсистемами, а також акумулює і синтезує множину ознак, які властиві процесам урбанізації, які впливають на розвиток урбанізованих систем. Узагальнено інституційно-організаційні аспекти розвитку урбанізованих систем, виявлено головні перешкоди та неузгодженості щодо реалізації політики інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Виявлено сукупність явищ і проблем, які потрібно вирішувати в містах: досягнення фінансової спроможності, залучення інвестицій у розвиток територій, вирішення соціальних

завдань, запобігання нерегульованого «розповзання» урбанізованих територій, збереження історичної спадщини та використання культурного потенціалу; вирішення екологічних, інфраструктурних, санітарно-гігієнічних і техногенних завдань.

У другому розділі здійснено систематизацію існуючих теоретичних та емпіричних знань про територіальні системи. Досліджено засадничі проблеми і протиріччя застосування економічних та урбаністичних теорій, оскільки кожна з них орієнтує на вирішення власних завдань, в межах певного наукового напряму, і слабо враховує взаємозв'язки між складовими системи. Аргументовано можливість застосування міждисциплінарного підходу, що передбачає дослідження залежностей між явищами та процесами в урбанізованих системах через призму теоретичних положень економічної, регіональної, містобудівної, географічної й соціальної наук, враховуючи концепції «розумного міста», сталого і стійкого розвитку. Узагальнено концептуальні положення інтегрованого розвитку урбанізованих систем, що базуються на врахуванні зростання ролі людини в економіці міста, ефективне врегулювання ринків, урахування якісних характеристик у системі, динамізму. Визначено головні детермінанти розвитку урбанізованих систем – людина, простір, економіка, час, управління, а також визначено підмножини дво-, три-, чотиривимірних взаємодій системи; встановлення показників і характеристики системи, що дало змогу упорядкувати інформацію про стан системи, визначити завдання соціально-економічного і просторового розвитку міст, розкрити можливості їх системного аналізу.

У третьому розділі обґрунтовано методику оцінювання потенціалу урбанізованої системи, а також розроблено прикладні методики узгодження характеристик системи на цілісній методологічній основі. Ідентифіковано групи показників, які впливають на підвищення (умови розміщення, якість ресурсів, ресурсна забезпеченість, розбудова інфраструктури), а також на зниження ефективності використання потенціалу (зношеність основних фондів, помилкові рішення, щільність), а також обґрунтувати підходи до вирішення стратегічних і

локальних задач. Запропоновано інтегральний індекс розвитку урбанізованих систем. Здійснено оцінювання стану та динаміки розвитку урбанізованих систем України з метою виявлення основних тенденцій і впливу соціально-економічних чинників на розвиток міст (обласних центрів) України. Виявлено вплив параметрів, які характеризують стабільність демографічного зростання міст, оцінено поточну ситуацію на ринку праці та у сфері освіти; узагальнено екологічні аспекти функціонування урбанізованих систем. Підтверджено диспропорційність у рівнях і якості життя мешканців міст, а також наявність значних резервів невикористаного потенціалу, які потребують дієвих механізмів регулювання з боку державних та місцевих органів влади. Встановлено залежності між часткою міського населення і демографічним відтворенням, викидами шкідливих речовин, рівнем забруднення навколишнього середовища та рівнем урбанізації територій.

У четвертому розділі проведено дослідження взаємозв'язку соціально-економічних та просторових параметрів і їхнього впливу на ефективність функціонування урбанізованих систем, що базується на вивченні стратегій та програм соціально-економічного розвитку й містобудівної документації. Ідентифіковано головні пріоритети та підходи стратегічної політики міст у сфері транспортної інфраструктури, територіального розвитку, житлового будівництва забезпеченість житлом, підвищення конкурентоспроможності економіки, культура, збереження архітектурної спадщини, розвиток інфраструктури та систем забезпечення міст, екології, комфортності проживання та енергоефективності. Досліджено стратегії, концепції та програми соціально-економічного розвитку міст, оцінено перспективне бачення розвитку, а також закладені в них механізми управління міськими процесами. Виявлено основні невідповідності і бар'єри, що формуються внаслідок спадкових проблем міст, поглиблення структурно-галузевих деформацій та дисбалансів, вагомих інституціональних факторів. Досліджено проектні рішення містобудівної документації та вивлено неефективність їхнього використання в управлінні розвитком міст, що зумовлено обмеженим доступом до чинних документів,

обтяженістю інформацією, що робить ці документи малоефективними і неспроможними реагувати на потреби населення, економіки, бізнесу. Аргументовано потребу формування гнучкішого виду документації для використання поточних тенденцій просторового розвитку та нових викликів і можливостей, що постають перед містами.

У п'ятому розділі обґрунтовано принципи інтегрованого розвитку урбанізованих систем, а саме: підвищення універсальності системи, оптимізації відносин міст і оточення, соціально-економічних і містобудівної узгодженості, гнучкості, інтегральної результативності, проблемно-пріоритетної орієнтованості. Аргументовано можливість підвищення результативності функціонування урбанізованої системи та її розвитку по ефективній траєкторії шляхом інтеграції напрямів діяльності, виявлення проблем та вибір пріоритетів на основі реальних фінансових, технічних та інституційних (правових) можливостей, своєчасного реагування та можливості коригування підходів інтегрованого розвитку на основі зміни концепцій та планування, гармонізації відносин всіх учасників процесу планування на засадах вигідного співробітництва та співпраці. Запропоновано зміни підходів до розроблення концепції інтегрованого розвитку територіальних громад та оновлення генеральних планів міст, що ґрунтуються на ідеї взаємного поєднання соціальних, економічних, екологічних і просторових пріоритетів, на основі яких визначаються засоби, а також фінансові і технічні можливості реалізації цілей. Обгрунтовано доцільність удосконалення функціонально-планувальної організації, зокрема виділення територій, які є важливими для розвитку урбанізованих систем. Запропоновано механізми, що спрямовані на забезпечення спроможності реалізації цілей і пріоритетів шляхом одночасного застосування фінансових (через бюджетну політику, інвестиції, гранти, зовнішні запозичення, міжбюджетні трансферти), економічних (через програми поточного розвитку, програм розвитку агломерацій і співробітництва громад), інституційно-організаційних (через участь громадськості, консультацій із зацікавленими особами, інформаційного забезпечення, проведення досліджень і

моніторингу процесів) та територіально-планувальних (через комплексні плани просторового розвитку, генеральні плани населених пунктів, детальні плани територій) інструментів, що можуть використовуватися у розвитку урбанізованих систем. Вдосконалено підходи до прогнозування і моделювання інтегрованого розвитку урбанізованих систем розвитку міст, які передбачають зміни в аналізі систем, оцінці системи, визначенні завдань та обґрунтуванні локальних рішень. Запропоновано алгоритми та моделі вирішення часткових завдань у розвитку урбанізованої системи. Детально охарактеризовано фінансово-економічну модель, яка врегульовує відносини міста і оточення.

Ключові слова: урбанізація, урбанізована система, інтегрований розвиток, агломерація, потенціал, територіальна громада, місто, приміська територія

ABSTRACT

Lysiak N. Theoretical and methodological principles of integrated development of the urban systems. – Published as a manuscript.

The dissertation for the degree of doctor of economic sciences, specialty 08.00.05 – Development of productive forces and regional economics. – Lviv Polytechnic National University, Lviv, 2021.

The dissertation develops theoretical and methodological principles and develops practical recommendations for integrated development of urban systems to ensure the growth and welfare of citizens, as well as proposed tools for its provision to improve the effectiveness of strategic and local decisions in the development of urban systems.

The first section reveals the conceptual and terminological apparatus, reveals the essence and features of the process of urbanization as a key factor in economic growth of the state. The determination of stages, types and essential features of urbanization processes is carried out, their contradictory character is outlined. The classification according to the criteria: "advantages" and "crisis" of urbanism, which ensures their reasonable differentiation taking into account economic, technological, environmental and social factors, as well as their contradictory nature, which forms approaches to

their regulation. The essence and tasks of integrated development as a process of achieving long-term goals by combining spatial, economic, social, temporal, security, environmental components of state regional policy are defined. The structural and logical model of the urban system, which is formed by social, spatial and economic subsystems, as well as accumulates and synthesizes many features that are inherent in the processes of urbanization, which affect the development of urban systems. The institutional and organizational aspects of the development of urban systems are generalized, the main obstacles and inconsistencies in the implementation of the policy of integrated development of urban systems are identified. A set of phenomena and problems that need to be addressed in cities: achieving financial capacity, attracting investment in the development of territories, solving social problems, preventing unregulated "spread" of urban areas, preservation of historical heritage and use of cultural potential; solution of ecological, infrastructural, sanitary-hygienic and technogenic problems.

In the second section the systematization of the existing theoretical and empirical knowledge about territorial systems is carried out. The fundamental problems and contradictions of the application of economic and urban theories are studied, as each of them focuses on solving their own problems, within a certain scientific field, and does not take into account the relationships between the components of the system. The possibility of applying an interdisciplinary approach, which involves the study of relationships between phenomena and processes in urban systems through the prism of theoretical principles of economic, regional, urban, geographical and social sciences, taking into account the concept of "smart city", sustainable and sustainable development. The conceptual provisions of the integrated development of urban systems are generalized, based on taking into account the growing role of man in the city economy, effective regulation of markets, taking into account the qualitative characteristics of the system, dynamism. The main determinants of the development of urban systems - man, space, economy, time, management, as well as subsets of two-, three-, four-dimensional interactions of the system are determined; establishment of indicators and characteristics of the system, which made it possible to organize

information about the state of the system, to determine the tasks of socio-economic and spatial development of cities, to reveal the possibilities of their system analysis.

The third section substantiates the method of assessing the potential of the urban system, as well as developed applied methods of harmonizing the characteristics of the system on a holistic methodological basis. Groups of indicators that affect the increase (location conditions, resource quality, resource security, infrastructure development), as well as to reduce the efficiency of capacity use (depreciation of fixed assets, erroneous decisions, density), as well as justify approaches to strategic and local problems . An integrated index of urban systems development is proposed. An assessment of the state and dynamics of development of urban systems of Ukraine was carried out in order to identify the main trends and the impact of socio-economic factors on the development of cities (regional centers) of Ukraine. The influence of parameters that characterize the stability of demographic growth of cities is identified, the current situation on the labor market and in the field of education is assessed; the ecological aspects of functioning of urbanized systems are generalized. The disproportion in the levels and quality of life of urban residents has been confirmed, as well as the presence of significant reserves of untapped potential, which require effective regulatory mechanisms by state and local authorities. The relationships between the share of urban population and demographic reproduction, emissions of harmful substances, the level of environmental pollution and the level of urbanization have been established.

The fourth section examines the relationship between socio-economic and spatial parameters and their impact on the efficiency of urban systems, based on the study of strategies and programs of socio-economic development and urban planning documentation. The main priorities and approaches of strategic policy of cities in the field of transport infrastructure, territorial development, housing, housing, increasing the competitiveness of the economy, culture, preservation of architectural heritage, infrastructure and urban security systems, ecology, living comfort and energy efficiency are identified. Strategies, concepts and programs of socio-economic development of cities are studied, the perspective vision of development is estimated, and also mechanisms of management of city processes are put in them. The main

discrepancies and barriers formed as a result of hereditary problems of cities, deepening of structural and sectoral deformations and imbalances, significant institutional factors have been identified. The design solutions of urban planning documentation are studied and the inefficiency of their use in urban development management is revealed, which is due to limited access to valid documents, information burden, which makes these documents inefficient and unable to respond to the needs of population, economy and business. The need to form a more flexible type of documentation for the use of current trends in spatial development and new challenges and opportunities facing cities is argued.

The fifth section substantiates the principles of integrated development of urban systems, namely: increasing the universality of the system, optimizing relations between cities and the environment, socio-economic and urban coherence, flexibility, integrated performance, problem-oriented orientation. The possibility of increasing the effectiveness of the urban system and its development on an effective trajectory by integrating areas of activity, identifying problems and choosing priorities based on real financial, technical and institutional (legal) opportunities, timely response and ability to adjust integrated development approaches based on changing concepts and planning , harmonization of relations of all participants of the planning process on the basis of profitable cooperation and collaboration. It is proposed to change the approaches to the development of the concept of integrated development of territorial communities and update the master plans of cities, based on the idea of mutual combination of social, economic, environmental and spatial priorities, which determine the means and financial and technical feasibility. The expediency of improving the functional-planning organization, in particular the allocation of areas that are important for the development of urban systems, is substantiated. Mechanisms aimed at ensuring the ability to achieve goals and priorities through the simultaneous use of financial (through budget policy, investment, grants, external borrowing, intergovernmental transfers), economic (through current development programs, agglomeration development programs and community cooperation), institutional and organizational (through public participation, stakeholder consultation, information support, research

and process monitoring) and spatial planning (through comprehensive spatial development plans, master plans of settlements, detailed plans of territories) tools that can be used in the development of urban systems. Approaches to forecasting and modeling of integrated development of urban systems of urban development have been improved, which provide for changes in systems analysis, system assessment, task definition and substantiation of local solutions. Algorithms and models for solving partial problems in the development of an urban system are proposed. The financial and economic model, which will regulate the relations between the city and the environment, is described in detail.

Keywords: urbanization, urban system, integrated development, agglomeration, potential, territorial community, city, suburban territory

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Монографії

1. Organizational-economic mechanizm of management innovative development of economic entities: collective monograph/ Przeworsk Higher School of Social and Economic, 2019. 404 s. *Особистий внесок здобувача – Organizational and economic mechanism of investment activities of local authorities of Ukraine*. P. 246-257.

2. Innovation technologies in economy and society: collective monograph. Scientific editors T. Nestorenko, M.Wierzbik – Strońska, Rafał Jendruś / Katowice, Poland: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach, 2018. 343 s. *Особистий внесок здобувача* – Socio-economic bases of educational potential formation in cities. P. 58-68.

3. Innowacyjna edukacja jako składowa inteligentnego miasta: collective monograph (Series of monographs Faculty of Architecture, Civil Engineering and Applied Arts Katowice School of Technology) / Katowice: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach, 2017. 140 с. *Особистий внесок здобувача* – Socio-communicave factor in space and urban development of Lviv city Czynnik

społeczno-komunikacyjny w rozwoju przestrzeni urbanistycznej miasta Lwów. *P. 40-49.*

4. Lviv and Lodz at the turn of 20th century: collective monograph. Lodz, 2014. *Особистий внесок здобувача* – Technical Infrastructure and housing in Lviv. P. 9-26.

Статті у наукових фахових виданнях України, у т.ч. включених до міжнародних наукометричних баз

5. Lysiak N., Melnyk M., Syniura-Rostun N., Dzyubina A. Business environment of regions in Ukraine: Peculiarities of structural-institutional changes. *Проблеми і перспективи менеджменту*. 2021. Vol. 19. Iss. 1. P. 456–469. *(SciVerse SCOPUS)*. URL: https://www.businessperspectives.org/journals/problems-and-perspectives-in-management/issue-370/business-environment-of-regions-in-ukraine-peculiarities-of-structural-institutional-changes. *Особистий внесок здобувача – проаналізовано інституційні зміни в регіонах України.*

6. Лисяк Н. М. Методичні підходи до аналізу стану урбанізованих систем. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України* : зб. наук. пр. / ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». 2020. Вип. 4 (144). С. 18–26. *(Index Copernicus)*.

7. Лисяк Н. М. Обґрунтування структурно-логічної моделі урбанізованої системи. *Вісник Сумського національного аграрного університету*. Суми, 2020. Вип. 1 (83). С. 99–104.

8. Лисяк Н. М., Олексюк Г. В., Попадинець Н. М. Концептуальна фінансово-економічна модель урбанізованих систем. *Економіка та право*. 2020. № 2. С. 84–95. *(Index Copernicus)*. *Особистий внесок здобувача – обґрунтування структурно-логічної моделі урбанізованої системи.*

9. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Кризовий стан та урбаністичні шанси міст на прикладі Львова. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. 2019. № 12 (223). С. 79–95. *(Index Copernicus)*. *Особистий*

внесок здобувача – аналіз стану і динаміки соціально-економічного розвитку м. Львова, обґрунтування пропозицій щодо його покращення.

10. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Феномен динамізму та імпульсності в соціально-економічному розвитку урбанізованих систем. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. 2020. № 2 (225). С. 105–118. (*Index Copernicus)*. *Особистий внесок здобувача – дослідження агломераційних тенденцій у розвитку урбанізованих систем.*

11. Лисяк Н. М., Печериця І. Б. Просторова ексклюзія в Україні: проблеми та передумови виникнення. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України* : зб. наук. пр. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». 2020. Вип. 2 (142). С. 32–40. *(Index Copernicus)*. *Особистий внесок здобувача – теоретико-методологічне обґрунтування просторової ексклюзії.*

12. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Шиленко В., Герич О. Т. Цінність об'єкта культурної спадщини у визначенні його ринкової вартості (приклад з практики Львова). *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. 2019. № 7–8 (218/219). С. 107–118. *(Index Copernicus)*. *Особистий внесок здобувача – обґрунтування вдосконалення методик оцінки об'єктів культурної спадщини.*

13. Лисяк Н. М., Олексюк Г. В., Попадинець Н. М. Концептуально-структурні моделі ендогенного потенціалу об'єднаних територіальних громад як передумова підвищення їх конкурентоспроможності. *Економіка України*. 2019. № 3. С. 52–69. *Особистий внесок здобувача – обґрунтування моделей дослідження ендогенного потенціалу об'єднаних територіальних громад.*

14. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Соціально-еколого-економічне здоров'я міста: діагностика стану та прогнозування розвитку. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. 2018. № 6 (205). С. 97–118. *(РИНЦ)*. *Особистий внесок здобувача – діагностика соціально-еколого-економічного стану м. Львова.*

15. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Принципи й шляхи розвитку міських поселень регіонів в умовах адміністративно-територіальних

трансформацій. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. 2017. № 12 (199). С. 189–206. *Особистий внесок здобувача – історичні аспекти та роль міст в умовах реалізації адміністративної реформи в Україні.*

16. Лисяк Н. М., Самотій Н.С. Економіко-містобудівні відносини у розвитку міст: історичний контекст. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України* : зб. наук. пр. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». 2018. Вип. 4 (132). С. 164–170. *(Index Copernicus). Особистий внесок здобувача – обґрунтування суті та дослідження економіко-містобудівних відносин у розвитку міст.*

17. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Методи аналізу та обґрунтування вимог до просторової організації і розвитку Прикарпатської агломерації. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. 2017. № 5 (192). С. 104–120. *Особистий внесок здобувача – аналіз суспільно-просторових трансформацій Прикарпатської агломерації.*

18. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Соціокомунікаційний чинник у просторовій організації та розвитку міст. *Моделювання та інформатизація соціально-економічного розвитку України* : зб. наук. пр. 2016. Вип. 1. С. 30–39. *Особистий внесок здобувача – дослідження проявів соціокумунікаційного чинника в просторі міст.*

19. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Теоретико-методологічні аспекти просторового моделювання для задач соціально-економічного розвитку міст. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. Вип. 4(167) / наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2015. С. 216–225. *Особистий внесок здобувача – дослідження стану реалізації стратегічних документів у розвитку м. Львова.*

20. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Інвестиційно-просторова узгодженість як умова ефективної ревіталізації та розвитку центральних частин історичних міст. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. Вип. 2 (165) / наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2015. С. 130–140. *Особистий внесок здобувача – дослідження просторової локалізації інвестицій, виявлення проблемних територій.*

21. Лисяк Н. М., Габрель М. М. До проблеми обґрунтування житлової політики великих міст України. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. Вип. 6 (169). / наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2015. С. 178–186. *Особистий внесок здобувача – аналіз стану реалізації житлової політики у великих містах України.*

22. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Системи громадського транспорту для міст з різними просторовими структурами. *Формування ринкових відносин в Україні*: зб. наук. пр. Вип. 7(158). Київ, 2014. С. 130–139. *Особистий внесок здобувача – дослідження системи транспортної інфраструктури м. Львова.*

23. Лисяк Н. М., Хром'як Й. Я., Доскач О. Б. Організаційно-економічний механізм інвестиційної діяльності органів місцевого самоврядування. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. Механізм регулювання регіонального розвитку в Україні*: зб. наук. пр. НАН України. Ін-т регіональних досліджень. В. С. Кравців (відп. ред.). Львів, 2014. Вип. 5(109). С. 119–131. *Особистий внесок здобувача – обґрунтування можливостей проведення маркетингових досліджень для цілей інвестиційної діяльності органів місцевого самоврядування.*

24. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Ціна землі і нерухомості як інтегральний чинник нової методології регулювання явищ субурбанізації. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. Вип. 1(152) / наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2014. С. 173–182. *Особистий внесок здобувача – аналіз методик оцінки землі, обґрунтування методики оцінки земель приміських територій.*

25. Лисяк Н. М. Технічна інфраструктура та житлове будівництво Львова на зламі XX–XXI століть. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*. Львів: Видавництво Львівської політехніки. 2013. № 767. С. 326–337.

26. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Суспільний потенціал у просторовій організації та розвитку міст. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. Вип. 3 (142). Наук.-досл. економічний інститут Міністерства економічного розвитку і торгівлі України. К., 2013. С. 205–212. *Особистий внесок здобувача – дослідження впливу суспільного потенціалу в просторі міст.*

27. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Соціальна складова в оцінці ефективності проектних рішень та проведення Євро-2012 у Львові. *Формування ринкових відносин в Україні* : зб. наук. пр. Вип. 6(145). К, 2013. С. 219–225. *Особистий внесок здобувача – аналіз соціальних та економічних ефектів проведення Євро-2012.*

28. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Герич О. Т. Інвестиційне моделювання збереження та реконструювання історичного середовища міст (приклад Львова). *Формування ринкових відносин в Україні*: зб. наук. пр. Вип. 7(146). К., 2013. С. 52– 57. *Особистий внесок здобувача – дослідження ринку історичної спадщини м. Львова.*

29. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Територіально-містобудівні механізми підвищення інвестиційної привабливості Львівщини. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку* : зб. наук. пр. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2012; № 605. С. 137–144. *Особистий внесок здобувача – аналіз реалізації інвестиційних проектів у Львівській області*

30. Лисяк Н. М., Хром'як Й. Я., Габрель М. М. Обґрунтування доцільності створення спеціальності «Урбаністика та просторова організація території». *Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*: зб. наук. пр. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2011; № 704. С. 174–177. *Особистий внесок здобувача – внесення пропозицій щодо формування навчального плану спеціальності.*

31. Лисяк Н. М. Соціальні та економічні ефекти від проведення чемпіонату Європи 2012 з футболу у Львові. *Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України*: зб. наук. пр. Львів: РВВ НЛТУ України. 2011. Вип. 21.4. С. 200–212.

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав

32. Lysyak N., Siryk Z., Hyk V., Popadynets N., Pityulych M., Chakii O., Irtyshcheva I., Panukhnyk O., Fedotova Y., Rohozian Y. Decentralization of local self-government under the conditions of administrative-territorial reform in Ukraine. *Accounting*. 2021. Vol. 7. No. 4. P. 781–790. *(SciVerse SCOPUS)*. URL: http://growingscience.com/beta/ac/4611-decentralization-of-local-self-government-under-the-conditions-of-administrative-territorial-reform-in-ukraine.html.
Особистий внесок здобувача – дослідження розподілу повноважень органів місцевого самоврядування.

33. Lysiak N., Habrel M., Habrel M. Spatial change of Lviv in the post-Soviet period and their assessment by the residents. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*. 2020. Vol. 960 : 5th World Series: Materials Science and Engineering. 2020. Vol. 960 : 5th World multidisciplinary civil engineering-architecture-urban planning symposium WMCAUS, 15–19 June 2020, Prague, Czech Republic. *(SciVerse SCOPUS)*. ISSN 1757-8981, 1757-899X. URL: https://iopscience .iop.org/article/10.1088/1757-899X/960/2/022098. *Особистий внесок здобувача – досліджено соціально-економічні зміни в просторі Львова в пострадянський період.*

34. Lysiak N. Ekonomiczne mechanizmy regulacji polityki mieszkaniowej duzych miast Ukrainy. *Aktualne wyzwania polityki mieszkaniowej duzych miast w Polsce i na Ukrainie*. 2016. № 15. S. 57–66. *(Index Copernicus*).

35. Лысяк Н. Социально-экономический фактор жилищной политики крупных городов Украины. *Folia geographica socio-economica* : czasopismo. 2016. № 23. S. 87–100.

36. Lysiak N. Social potential in spatial organization and urban development in terms of forming of informational society. *Nerovnosci spoleczne a wzrost gospodarczy*. Zeszyt 35. Wydavnictwo universytetu Rzeszowskiego. 2013. S. 124–131.

Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

37. Lysiak N., Habrel M., Habrel M. Spatial change of Lviv in the post-soviet period and their assessment by the residents. *World multidisciplinary civil engineering-architecture-urban planning* : 5th Symposium, 1-5 September 2020, Prague (Czech Republic) : abstract book. 2020. С. 139. *Особистий внесок здобувача – вивчення громадської думки щодо якості простору проживання м. Львова.*

38. Лисяк Н. М. Передумови й стан дослідження феномену криз урбанізованих систем. *Information and innovation technologies in the XXI century* : materiały 3 International scientific conference, Katowice, 21–22 September 2020. 2020. С. 52–53.

39. Лисяк Н. М. Обґрунтування економічних механізмів регулювання відносин міст і прилеглих територій. *Управління інноваційним процесом в Україні: розвиток співпраці*: тези доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції, Львів, 2020. С. 19–20.

40. Лисяк Н. М., Люля П. Задача та алгоритм розвитку транспортної інфраструктури міста. *Інноваційні технології у розвитку сучасного суспільства* : матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції. Львів, 2020. С. 76–78. *Особистий внесок здобувача – пропозиції розвитку транспортної інфраструктури м. Львова.*

41. Лисяк Н. М., Олексюк Г. В. Концептуальна фінансово-економічна модель урбанізованих систем. *Економіко-управлінські аспекти трансформації та інноваційного розвитку галузевих і регіональних суспільних систем в сучасних умовах*: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, (28–29 квітня 2020 р.) Івано-Франківськ, 2020. С. 49–53. *Особистий внесок здобувача – пропозиції розвитку транспортної інфраструктури м. Львова.*

42. Лисяк Н. М. Практичні аспекти обґрунтування житлової політики для великих міст України. *Інноваційні технології у розвитку сучасного суспільства* : збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (Львів, 18–19 квітня 2019 р.). Львів, 2019. С. 189–192.

43. Лисяк Н. М. Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Шляхи розвитку міських поселень регіону в умовах адміністративно-територіальних трансформацій. *Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні* : збірник тез доповідей XIV Науково-практичної конференції (17–20 квітня 2018 р.). Львів, 2018. С. 102–104. *Особистий внесок здобувача – дослідження адміністративно-територіальної реформи в Україні.*

44. Лисяк Н. М., Лех І. А., Самотій Н. С. Вплив освітнього потенціалу на розвиток міст. *Technologie informacyjne i innowacyjne w XXI wieku* : międzynarodowa konferencja naukowa (20.09.2018–22.09.2018). Katowice, Poland, 2018. С. 28. *Особистий внесок здобувача – пропозиції використання освітнього потенціалу в містах.*

45. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Практичні аспекти узгодження стратегічних документів для задач просторової організації та соціально-економічного розвитку міст (на прикладі м. Львова). *Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні*: збірник тез доповідей XIII Науково-практичної конференції, Львів, 27–31 березня 2017 р. 2017. С. 41–42. *Особистий внесок здобувача – аналіз стратегій соціально-економічного розвитку м. Львова.*

46. Лисяк Н. М. Трансформації у сфері технічної інфраструктури та житлового будівництва Львова на зламі XX – XXI століття. *Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні*: збірник тез доповідей XI науково-практичної конференції, 2015 р. НН ІППТ Національного університету «Львівська політехніка». 2015. С. 16-18.

47. Лисяк Н. М. Соціальна складова в оцінці ефективності проектних рішень розвитку міст. *Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні* : збірник тез доповідей X науково-практичної конференції, 31 березня – 5 квітня 2014 р. НН ІППТ Національного університету «Львівська політехніка». 2014. С. 205–207.

48. Лисяк Н. М. Технічна інфраструктура та житлове будівництво Львова на зламі XX–XXI століть. *Проблеми і перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні*: збірник тез доповідей за матеріалами VIII науково-технічної конференції науково-педагогічних працівників, 2012 р. Львів: Видавничий відділ НН ІППТ Національного університету «Львівська політехніка». 2012. С. 16–17.

Зміст

ВСТУП..... 22
РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ЗАСАДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРАБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ..... 33
1.1. Сутність, тенденції та особливості процесів урбанізації..... 33
1.2. Інтегрований розвиток урбанізованих систем: міждисциплінарний підхід 52
1.3. Інституційно-організаційне забезпечення інтегрованого розвитку урбанізованих систем..... 73
Висновки до розділу 1 92
РОЗДІЛ 2. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ..... 96
2.1. Теоретичне підгрунтя інтегрованого розвитку урбанізованих систем 96
2.2. Концептуальні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем 127
2.3. Детермінанти інтегрованого розвитку урбанізованих систем 149
Висновки до розділу 2 160
РОЗДІЛ 3. ДІАГНОСТИКА СТАНУ ТА ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ..... 163
3.1. Методичні підходи до оцінювання потенціалу інтегрованого розвитку урбанізованих систем..... 163
3.2. Особливості та тенденції соціально-економічного розвитку урбанізованих систем 182
3.3. Аналіз стану інтегрованого розвитку урбанізованих систем 200
Висновки до розділу 3 219
РОЗДІЛ 4. РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЙ СТРАТЕГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ 222
4.1. Аналіз реалізації цілей і пріоритетів у стратегіях та програмах соціально-економічного розвитку урбанізованих систем..... 222
4.2. Аналіз реалізації цілей і пріоритетів просторового розвитку урбанізованих систем 246

4.3. Проблема неузгодженості реалізації цілей стратегій та генеральних планів розвитку міст 273
Висновки до розділу 4 290
РОЗДІЛ 5. НАПРЯМИ ТА МЕТОДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ 292
5.1. Концепція інтегрованого розвитку урбанізованих систем 292
5.2. Стратегія реалізації концепції інтегрованого розвитку урбанізованих систем 311
5.3. Напрями та інструменти удосконалення реалізації стратегічних та локальних завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем 337
Висновки до 5 розділу 357
ВИСНОВКИ 360
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ 366
ДОДАТКИ 400

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Багатофункціональні процеси, що відбуваються в містах, мають несистемний та погано контрольований характер, наслідком чого є втрата економічного потенціалу, зниження комфортності життя, нерівномірність доступу до інфраструктури для різних категорій суспільства, погіршення екологічної ситуації, відставання розвитку соціальної, транспортної та інженерно-технічної інфраструктури, значний відсоток зношення основних фондів, слабкі механізми забезпечення захисту історичної спадщини й використання культурного потенціалу, зниження інвестиційної привабливості територій.

Пріоритетним на законодавчому рівні задекларовано перехід до територіально спрямованої політики розвитку держави з особливим акцентом на міста й агломерації як центри економічного зростання, здатні поширювати свій вплив на прилеглі території та на розвиток регіону в цілому. Визнано необхідність забезпечення реального зв’язку стратегічних документів соціально-економічного та просторового розвитку територій, перенесення на рівень територіальної громади можливості самостійно визначати власні пріоритети розвитку відповідно до наявних ресурсів та економічного потенціалу співмірно для економічних, соціальних і екологічних потреб. Водночас залишається чимало питань науково-методичного характеру, що потребують додаткового вивчення для прийняття обґрунтованих рішень.

Враховуючи виняткову складність, багатовекторність і міждисциплінарний характер проблем розвитку урбанізованих систем, перед економістами, урбаністами, соціологами постають складні завдання, вирішення яких потребує якісних змін у розвитку економічної теорії та методології, необхідності узгодження суперечливих чинників, що впливають на функціонування міста. Серед множини засобів, які можна використовувати для забезпечення різноаспектних цілей розвитку міст, особлива роль належить соціально-економічним, а відповідно виникає необхідність у поглибленні

досліджень, що сприяли б подоланню суперечностей, які залишаються досі невирішеними в наявних теоріях. Це дало б можливість по-новому інтерпретувати способи розв'язання проблем урбанізації,

Вагомий внесок у розвиток фундаментальних положень теорій урбанізму та та економіки міст здійснили зарубіжні вчені, зокрема: В. Алонсо, Дж. Адамс, М. Вебер, І. Груза, Е. Глізер, Дж. Джекобс, Ф. Екард, Ф. Котлер, Л.Мамфорд, П. Мерлен, Дж. Міль, Ф. Макканн, Р. Мут, Е. Міллс, Е. Райнерт, Й. Рандерс, Дж. Робінсон, П. Ромер, А. Салліван, Р. Флорида, Дж. Форрестер, К. Шваб.

Серед українських вчених-економістів, які займаються проблемами розвитку урбанізованих систем, варто відзначити М. Аверкіну, І. Бистрякова, В. Борщевського, Є. Бойка, І. Буднікевич, Б. Данилишина, М. Долішнього, Ш. Ібатуліна, В. Кравціва, О. Карого, О. Карлову, В. Павлова, Н. Павліху, Х.Притулу, І. Сторонянську, Ю. Стадницького, М. Мельник, М.Максимчук, Л. Шевчук, С. Шульц, С. Тульчинську та ін.

Фундаментальне значення для вирішення завдань, поставлених у дисертації, мають дослідження у сфері теорії і практики містобудування, регіонального планування, еволюції та функціонування міських систем різного рівня, що представлено в працях Д. Богорада, Ю. Білоконя, Ю. Бочарова, М. Габреля, М. Дьоміна, О. Вашкулата, І. Когана, Є. Клюшниченка, В. Ковтуна, О. Кудрявцева, М. Кушниренка, Я. Косіцького, Н. Наймарка, В. Нудельмана, А. Павліва, А. Плешкановської, Б. Павлишина, Ю. Палехи, Т Панченка, В. Пили, Є. Перцика, Ю. Пітюренка, Б. Посацького, М. Паламарчука, В. Поповкіна, Ю. Римаренка, О. Савченко, А. Осітнянка, Б. Черкеса, І. Фоміна, Г. Фільварова.

Попри значний науковий доробок за багатьма напрямами, варто зауважити, що застосування будь-якої окремо взятої теорії або методології не дозволяє вирішити завдання інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Існуючим напрацюванням бракує усвідомлення засадничої ролі міждисциплінарних досліджень, які б дозволили узгоджувати напрацювання різних наукових шкіл з метою цілісного осмислення процесів в містах, формувати ефективну урбаністичну політику на державному рівні.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Основні положення і рекомендації, які викладено в дисертаційній роботі, є складовими науково-дослідних робіт:

- Національного університету «Львівська політехніка» за темами: «Соціально-економічний розвиток територій на інноваційних засадах (номер державної реєстрації 0120U101514), в межах якої авторкою розроблено методологічні положення та практичні рекомендації щодо напрямів соціально-економічного розвитку великих міст України»; «Проблеми формування ефективної моделі господарської системи в умовах євроінтеграційних процесів» (номер державної реєстрації 0114U001236), у межах якої авторка надала аналітичні дослідження та практичні рекомендації щодо формування житлової політики у великих містах України; «Актуальні проблеми економіки і маркетингу, формування ефективної моделі господарської системи в умовах євроінтеграційних перетворень» (номер державної реєстрації 0120U100957), у межах якої авторкою надано рекомендації щодо методичних підходів до проведення маркетингових досліджень в урбаністичному середовищі, вивчення громадської думки стосовно змін у містах; «Дослідження теоретичних та прикладних аспектів соціально-гуманітарного розвитку України» (номер державної реєстрації 0114U005245), де внесок авторки полягає в дослідженнях суспільного потенціалу в просторовій організації міст та їхнього розвитку;
- ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» за темою «Подолання ексклюзивності регулювання соціально-економічного розвитку регіону» (номер державної реєстрації 0119U002012), у межах якої авторка обґрунтувала теоретико-методологічні та практичні рекомендації щодо просторової ексклюзії міст та механізмів її подолання.

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є розробка теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Визначена мета передбачає виконання таких завдань, що висвітлюють логічну послідовність дослідження і формують його концепцію, а саме:

- розкрити суть та ознаки процесу урбанізації як ключового фактору економічного зростання держави;
- визначити сутність і завдання інтегрованого розвитку урбанізованих систем;
- розробити структурно-логічну модель урбанізованої системи;
- узагальнити інституційно-організаційні аспекти розвитку урбанізованих систем, виявити головні перешкоди у реалізації політики їх інтегрованого розвитку;
- проаналізувати теоретико-методологічні підходи до вирішення проблем міст та визначити закономірності впливу на економіку просторових і соціальних характеристик системи;
- обґрунтувати концептуальні положення інтегрованого розвитку урбанізованих систем, визначити головні детермінанти їх розвитку;
- запропонувати методику дослідження інтегрованого розвитку урбанізованих систем;
- здійснити емпіричний аналіз та виявити чинники, що впливають на стан і динаміку розвитку урбанізованих систем;
- оцінити стан реалізації цілей і пріоритетів соціально-економічного розвитку міст, виявити проблеми та невідповідності у розвитку урбанізованих систем та визначити шляхи їх усунення;
- визначити пріоритети та потенційні можливості удосконалення просторового розвитку в містах;
- обґрунтувати принципи інтегрованого розвитку урбанізованих систем;
- запропонувати методи, механізми та інструменти реалізації концепції інтегрованого розвитку урбанізованих систем;
- визначити напрями удосконалення реалізації стратегічних та локальних завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

Об'єктом дослідження є процеси інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Науковий пошук і конкретні дослідження проведено на прикладах міст України.

Предметом дослідження є теоретико-методологічні засади інтегрованого

розвитку урбанізованих систем та практичні рекомендації щодо його забезпечення.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є принципи і положення економічної теорії, регіональної економіки, містобудування та територіального планування.

Для вирішення завдань і досягнення мети дослідження було використано загальнонаукові та спеціальні методи, зокрема: методи аналізу, абстрагування та узагальнення (для визначення показників аналізу, концептуальної інтерпретації завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем, систематизації теоретико-методологічних і практичних підходів до управління їхнім розвитком); методи синтезу та логічного узагальнення (для структурування та визначення концептуальних положень інтегрованого розвитку урбанізованих систем); методи системного підходу (для дослідження зв'язків та встановлення залежностей між соціально-економічними і просторовими параметрами урбанізованої системи); історико-логічний метод (для вивчення ретроспективних проявів соціально-економічних і просторових змін у містах, виявлення інструментів регулювання розвитку міст в історичному контексті); графічний метод та метод порівнянь (для ідентифікації траєкторій соціально-економічного розвитку урбанізованих систем різного ієрархічного рівня та їх зіставлення, вивчення змін параметрів міст); економіко-математичне моделювання (для оцінювання впливу соціально-економічних чинників на функціонування урбанізованих систем, для визначення індексу інтегрального оцінювання стану та динаміки розвитку урбанізованих систем); спеціальні методики опитування та анкетування (для дослідження громадської думки щодо оцінки рівня комфортності проживання на прикладі вибраного міста).

Інформаційну базу дослідження становлять монографії та наукові публікації іноземних і вітчизняних учених; матеріали всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференцій; звіти й аналітичні публікації міжнародних економічних організацій та глобальних проєктів (Організації Об'єднаних Націй, Світового банку, Світового економічного форуму); матеріали

Генеральної схеми планування території України, генеральні плани та програми соціально-економічного розвитку міст України; статистичні й інформаційні матеріали Статистичного офісу Європейського Союзу, Державної служби статистики України, Міністерства розвитку громад та територій України.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в обґрунтуванні теоретико-методологічних засад та розробленні практичних рекомендацій щодо інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Найвагоміші наукові результати, що репрезентують особистий внесок автора у вирішенні досліджуваної проблеми та характеризують новизну роботи, подано нижче.

уперше:

– запропоновано концепцію інтегрованого розвитку урбанізованих систем, яка характеризує процес розробки та реалізації стратегічної політики розвитку міст шляхом синхронізації управлінських рішень щодо організації їхньої життєдіяльності, врахування інваріантності людиноцентричного підходу до визначення стратегічних цілей розвитку міст, забезпечення узгодженості соціально-економічних і просторових пріоритетів розвитку, залучення інструментів стейкхолдер-менеджменту в процеси формування міської політики і забезпечення ефективної комунікації, а також активізації участі громадськості в розбудові соціального капіталу міських територіальних громад. Розроблена концепція дозволила обґрунтувати принципи, методи та інструментарій інтегрованого розвитку урбанізованих систем;

– розроблено структурно-логічну модель урбанізованих систем, що відображає використання сучасних підходів до просторової організації та розвитку території міст, передбачає капіталізацію потенціалу територій шляхом досягнення синергетичного ефекту від взаємодії соціально-економічної та просторової політики, оптимізації функціонально-просторової структури міст, а також зміну принципів і параметрів просторового планування, за якими прогнозується і розвивається система;

– запропоновано методичний підхід до аналізу та оцінювання стану урбанізованої системи, який передбачає: структуризацію системи в розрізі

детермінант (просторових, економічних, соціальних, часових, управлінських); виявлення кількісних і якісних залежностей між соціально-економічними та просторовими характеристиками; визначення груп показників оцінки їхнього потенціалу; виявлення неузгодженості та конфліктів у системі. Це дало змогу проаналізувати взаємозв'язки між елементами системи та обґрунтувати вектори розвитку урбанізованих територій;

удосконалено:

- наукові засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем, які ґрунтуються на міждисциплінарному підході, що передбачає синтез та інтеграцію теоретичних положень економічних і урбаністичних теорій. Це дозволило сформувати систему ознак інтегрованого розвитку урбанізованих систем, серед яких: пріоритетність соціальної спрямованості міської політики, територіальна доступність послуг населенню, щораз більша залежність життєдіяльності міста від ресурсного потенціалу, мобільність та інформатизація міського середовища;

- трактування сутності категорії «інтегрований розвиток урбанізованих систем», що, на відміну від загальноприйнятого визначення «соціально-економічного розвитку», крім кількісних і якісних результатів, охоплює процеси досягнення довгострокових цілей у сфері підвищення комфортності життя, просторової організації, доступності, збереження навколишнього середовища, забезпечення участі громади та прозорості діяльності влади як умови забезпечення розвитку урбанізованих систем;

- інтерпретацію принципів інтегрованого розвитку урбанізованих систем: підвищення універсалізації, оптимізації відносин міст і приміських територій, соціально-економічної і містобудівної узгодженості, проблемно-пріоритетної орієнтованості, гнучкості, інтегральної ефективності, що спрямовані на врегулювання цілей розвитку з реальними фінансовими, технічними та інституційними можливостями; вигідне співробітництво та співіснування, можливості коригування підходів щодо інтегрованого розвитку урбанізованої системи на основі зміни концепцій та планування, підвищення різноманітності

та інтеграції напрямів діяльності урбанізованої системи, уникнення негативних наслідків та конфліктів у розвитку міст. Це уможливило визначити механізми та систематизувати інструменти управління інтегрованим розвитком урбанізованих систем в аспекті фінансово-економічних, соціально-інституційних і територіально-планувальних груп;

набули подальшого розвитку:

- обґрунтування етапів еволюційних змін, типів і ознак урбанізаційних процесів із урахуванням економічних, технологічних, екологічних та соціальних критеріїв, що дало змогу розглядати їх як багатоаспектний процес, визначити особливості національної урбанізації, сформулювати завдання, що потребують вирішення в контексті забезпечення інтегрованого розвитку міських систем. Отриманий результат дозволив сформувати систему регуляторних заходів для досягнення довгострокових орієнтирів інтегрованого розвитку урбанізованих систем;

- наукові підходи до формування цілей і пріоритетів розвитку урбанізованих систем, які на відміну від традиційного галузевого підходу до соціального-економічного розвитку міст, базуються на функціональному підході до виявлення ключових проблемних та пріоритетних соціальних, економічних, екологічних і просторових цілей розвитку урбанізованих систем та вибору засобів їхнього досягнення;

- методичний підхід до визначення інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем, що базується на врахуванні таких часткових показників, як демографічна стабільність; стан розвитку ринку праці та сфери освіти; розвиток екологічно орієнтованої території, економічний розвиток. Це дозволило в подальшому сформувати бачення головних перешкод у розвитку урбанізованих систем України та обґрунтувати рекомендації щодо ключових заходів державного регулювання процесів урбанізації;

- підходи до функціонально-планувальної організації території урбанізованої системи, що на відміну від традиційної моделі планувальної організації, передбачає розподіл території міст за функціональною ознакою із

урахуванням параметрів щільності забудови, потенційного попиту інвесторів на земельні ділянки, інфраструктурного забезпечення, суспільно-громадських потреб населення. Такий підхід забезпечить формування поліструктурного міського простору та ефективність використання території міст.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що основні матеріали й теоретичні положення роботи доведено до рівня конкретних пропозицій, які можна використовувати в діяльності органів місцевого самоврядування, а також у науковому й освітньому процесі закладів вищої освіти та наукових установ для розробки й впровадження навчальних програм та планів підвищення кваліфікації, підготовки, перепідготовки економістів. Результати наукового дослідження, що мають прикладний характер, знайшли своє застосування в діяльності: Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України (довідка № 2852-06/16183-07 від 15.03.2021 р.) - при розробленні пропозицій щодо внесення змін до законодавчих актів щодо продажу земельних ділянок державної та комунальної власності; Львівської обласної державної адміністрації (довідка № 1-52/233 від 13.05.2021 р.) - при підготовці програм соціально-економічного та культурного розвитку Львівської області; Червоноградської районної державної адміністрації Львівської області (довідка № 81-346 від 08.05.2021 р.) - при розробленні стратегічних планів розвитку територій; Львівської міської ради (довідка № 23-вих-40327 від 17.05.2021 р.) - при опрацюванні аналітичних матеріалів до програми соціально-економічного розвитку Львівської об’єднаної територіальної громади; ГО «Асоціація міст України - Львівська філія» (довідка № 38 від 07.07.2021 р.) - при підготовці і проведенні навчальних семінарів щодо концепції інтегрованого розвитку міст для представників органів місцевого самоврядування; ГО «Миколаївський обласний фонд розвитку і підтримки громадських ініціатив» (довідка № 45 від 06.04.2021р.) - при підготовці матеріалів щодо можливості розвитку лідерів публічного управління та місцевого самоврядування за рахунок використання цифрових технологій.

Результати дисертації використано в освітньому процесі Навчально-наукового Інституту підприємництва та перспективних технологій НУ «Львівська політехніка» під час розроблення методичного забезпечення низки курсів кафедри економіки і маркетингу: «Регіональна економіка», «Макроекономіка», «Економічна теорія», при розробленні освітньої програми «Маркетинг територій» для освітнього рівня «Магістр» (довідка № 748 від 01.04.2021 р.).

Особистий внесок здобувачки. Дисертаційна робота є особисто виконаною науковою працею. Усі основні положення, висновки та пропозиції авторка отримала самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, використані лише ті ідеї та положення, які є результатом самостійної роботи авторки.

Апробація результатів дисертації. Основні ідеї, положення, теоретичні та практичні результати, а також загальні результати дослідження було оприлюднено, обговорено та схвалено на п'ятнадцяти всеукраїнських та міжнародних науково-практичних конференціях, зокрема: Всеукраїнських науково-практичних конференціях «Проблеми і перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні» (м. Львів, 2011-2018 рр.), Міжнародній науковій конференції «Інформаційні технології та інновації в XXI ст.» (м. Катовіце, 20–22 вересня 2018), Міжнародній науково-практичній конференції «Інноваційні технології у розвитку сучасного суспільства» (м. Львів, 18–19 квітня 2019), II Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Економіко-управлінські аспекти трансформації та інноваційного розвитку галузевих і регіональних суспільних систем в сучасних умовах» (м. Івано-Франківськ, квітень 2020); VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Управління інноваційним процесом в Україні: розвиток співпраці» (м. Львів, червень 2020); Міжнародному міждисциплінарному симпозіумі (м. Прага, 1–5 вересня 2020); Міжнародній науковій конференції «Інформаційні та інноваційні технології у XXI столітті» (м. Катовіце, 21–22 вересня 2020).

Публікації. Основні положення та результати дисертації опубліковано в 48 наукових працях, серед яких: 4 колективні монографії; 27 статей у наукових фахових виданнях України (з них 8 у виданнях, включених до міжнародних наукометричних баз, у т. ч. 1 - у базу *SCOPUS*), 5 статей у наукових періодичних виданнях інших держав (у т.ч. 2 статті у виданнях, включених до міжнародної наукометричної бази *SCOPUS*), 12 публікацій, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації. Загальний обсяг опублікованих праць становить 38,6 д. а., з них особисто здобувачу належить 21,4 д.а.

Структура роботи. Дисертація складається зі вступу, п'яти розділів, висновків, списку використаних джерел (338 найменувань) та 11 додатків. Загальний обсяг дисертації становить 440 сторінок комп'ютерного тексту, з яких основний текст дисертації викладено на 365 сторінках, він містить 31 таблицю і 70 рисунків.

РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ЗАСАДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРАБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

1.1. Сутність, тенденції та особливості процесів урбанізації

Урбанізація як соціально-економічний процес є відображенням глибоких структурних зрушень в економіці та соціального життя, що відбуваються в сучасний період. Процеси урбанізації проявляються в різних площинах: демографічній, економічній, просторовій і суспільній, деколи ще додається туристичний аспект. Демографічна урбанізація визначається зростанням населення міст та частки міського населення загалом у країні. Економічна урбанізація – це зростання економічного потенціалу міст, їх ролі в економіці країни. Суспільна урбанізація означає засвоєння міського способу і стилю життя. Просторова урбанізація рівноцінно стосується міських і сільських поселень. У містах ця ознака проявляється у збільшенні площі, щільності і поверховості забудови, у селах це стосується змін у використанні земельних ділянок і формуванні інших (порівняно з традиційними) типів забудови. Просторова урбанізація характеризується постійним збільшенням урбанізованих територій завдяки утворенню нових міст, набуванню статусу міст селищами міського типу чи сільськими поселеннями, а також приєднанню до міст навколишніх територій. Іншою стороною процесу є зміни у використанні земельних ділянок, у зростанні поверховості забудови, удосконаленні технічної інфраструктури та зміні архітектурного образу [88, 56, 34, 259, 260].

Урбанізацію характеризуємо як багатосторонній процес, інтегроване явище, що включає окреслені вище процеси, і пов’язаний із розвитком економічного й технологічного потенціалу, зміною соціальної структури населення, його потреб, зміною просторових характеристик міст. Дане твердження є принципово важливою, оскільки, як стверджує Є. Перцик, «жодне з більш «вузьких» понять, що характеризують окремі сторони процесу урбанізації, – є недостатніми для його повної характеристики. Так, зростання

кількості міст може мати місце і при зниженні частки міського населення. Урбанізація в вузькому сенсі слова, або показник підвищення частки міського населення країни чи регіону може бути протилежним показником ступеня їх урбанізованості (наприклад, в розвинених країнах частка міського населення не збільшується, а показник урбанізації дуже високий; в країнах, що розвиваються, навпаки, частка міського населення швидко зростає, але ступінь урбанізації невисокий) [190, с.30]. Розвиток урбанізації обумовлюють інтенсивні процеси концентрації, диференціації та інтенсифікації видів діяльності, формування нових просторових структур розселення в оптимальних для розвитку ареалах, поширення міського способу життя на всю мережу населених місць. Темпи, форми та характер урбанізаційних процесів є відмінними в різних країнах і залежать від того, чи вони є стихійними або свідомо керованими.

Регулювання процесів урбанізації – складне в теоретичному і практичному плані завдання, обумовлене наявністю великої кількості чинників, а також причинно-наслідкових зв’язків між проявами урбанізаційних процесів. Більшість міських проблем взаємопов’язані: у багатьох із них спільне коріння, а деякі поглиблюються іншими. Наприклад, бідність підживлює проблеми житла і злочинності, а злочинність веде до погіршення умов життя в житловому районі, що, своєю чергою, загострює житлову проблему. Виникають нові складні труднощі, які потребують рішень. Люди не хочуть жити в безликих житлових районах, побудованих за шаблоном. Архітектурні новації не вирішують соціальних проблем. Джерела зростання міст не розкриваються за допомогою спрощених математичних розрахунків. Прогнози не можуть бути підмінені витонченими розрахунковими процедурами, не здатними адекватно показати множину факторів, що впливають на розвиток міст.

Прийнято вважати, що міста розвиваються успішно, коли із збільшенням чисельності міського населення зростає валовий внутрішній продукт країн, рівень і якість життя, забезпечується оптимальна концентрація забудови і економічної діяльності населення, за яких досягається позитивний економічний ефект від коротших торгових зв’язків, використання людського капіталу,

спільної інфраструктури та розподілу праці тощо. Проте переваги урбанізації можна досягти лише за умови ефективного управління процесами урбанізації. Без управління міста перетворюються на осередки занепаду, бідності, злочинності, міського розливу, занедбаного житла і забрудненого середовища. Якість життя погіршується, а економічний динамізм зменшується – масштабні неекономічні переваги перевищують масштаби. Як наслідок, агломераційний ефект слабо працює на розвиток країни.

Дж.Форрестер наголошує, що ефект мультиплікатора, тобто вплив деяких процесів, що лежать в основі розвитку міста (наприклад, зростання промисловості), на взаємопов'язані з ними процеси (наприклад, зростання населення, сфери обслуговування і т.ін. можуть бути неефективними й посилювати проблеми більшою мірою, ніж їх вирішувати. Це наслідок того, що рішення в складних системах повинні бути діаметрально протилежними рішенням в простих системах. Наприклад, вибір неефективних програм – результат природного конфлікту між цілями довгострокового планування і короткостроковими рішеннями, що стосуються складних систем. Дуже часто заходи, які здаються легко здійсненними і багатоперспективними найближчим часом, можуть привести до поглиблення проблем в більш віддаленому майбутньому. Автор демонструє це на прикладі реалізації державних та міських програм на розвиток міста і доводить, що лише при одночасному здійсненні політики зносу застарілого житлового фонду разом із програмою стримування житлового будівництва і програмою стимулювання підприємницької діяльності можна досягти виведення міста зі стадії стагнації у стадію розвитку. В інших випадках, наприклад програма надання субсидій, програма будівництва соціального житла для міста є збитковими й ведуть до погіршення ситуації [263].

Своїм дослідженням Джозеф Стігліц у книзі «Люди, влада і прибуток: Прогресивний капіталізм в епоху масового невдоволення» підтверджує висновки про необхідність регулювання процесів урбанізації. Автор зауважує, що в густонаселених кварталах дії однієї людини можуть сильно впливати на інших. За відсутності регулювання правил дорожнього руху, захисту

навколишнього середовища та охорони здоров’я міста стануть непривабливим місцем, яким вони були колись, з короткою тривалістю життя і масовими хворобами. Шумове забруднення робить життя ще більш непривабливим. Міста, що розростаються без належної системи планування в країнах, що розвиваються, наочно вказують нам на негативні наслідки урбанізації» [251, с. 222].

У науковій літературі підкреслено позитивну кореляцію між урбанізацією та економічним зростанням у національних економіках, припускаючи, що «урбанізація є сильним показником усіх аспектів зростання продуктивності праці в довгостроковій перспективі. Мегалополіс, як слушно зауважує Н. М. Моїсеєв, – необхідний елемент світу транснаціональних корпорацій (ТНК), що об'єднують 37 тис. корпорацій, які виробляють 48% валового національного продукту, контролюють 80% капіталів і 95% торгівлі ноу-хау сучасного світу. Мегалополіси забезпечують найбільш високу продуктивність праці, концентрацію інтелектуальних ресурсів. Варто звернути увагу, що обмін інформацією між людьми створює ефект колективного інтелекту [160].

Сьогодні, як ніколи, міста розглядають як епіцентри економічної діяльності, як місця обміну досвідом, культурними складовими та інноваціями. Наведена вище теза підтверджена статистичними даними Світового банку. У 600 найбільших містах світу проживає 20% населення земної кулі, сконцентровано 34 трильйонів доларів, що становиь 50% світового ВВП [258]. Частка міського населення в усьому світі зросла із 33 до 51% між 1960 та 2010 роками, дохід на одну особу за той самий період збільшився на 152% – від 2382 до 6006 дол. США [336,262].

За даними Глобального інституту Мак-Кінсі, «2000 найбільших міст у світі вносять 75% світового ВВП, 23 мегаполіси з понад десятьма мільйонами жителів генерують 14% світового ВВП, а це ще раз доводить, що економічний потенціал та відтворення капіталу у містах є дуже високими» [330]. Крім цього, порівняно з сільською місцевістю в містах існує більше благ, що підвищують якість життя. Наприклад, державні програми можуть більш ефективно застосовуватися в містах завдяки ефекту економії масштабу щодо надання послуг транспорту,

зв'язку, водопостачання, каналізації та прибирання сміття. Системи освіти в містах можуть бути більш ефективними, оскільки там більше освічених людей, здатних викладати в школах і вузах.

У Порядку денному сталого розвитку ООН 2015 року щодо «Цілей сталого розвитку на 2030 рік» зазначено, що «урбанізація є позитивною силою для економічного зростання, зменшення бідності та людського розвитку. Міста – це місця, де підприємництво та технологічні інновації можуть процвітати завдяки добре освіченим людям та високій концентрації бізнесу. Міста також слугують центрами розвитку, де близькість комерції, уряду та транспорт забезпечує необхідну інфраструктуру для обміну знаннями й інформацією. Міські мешканці часто молодші, грамотніші та високоосвічені, частіше мають доступ до гідної роботи, більші можливості у виборі житла, послуг, культурного та політичного життя [332].

Беручи до уваги позитивні сторони, уряди деяких краї визнали урбанізацію складовою національної економічної політики, адже що вищий рівень урбанізації в країні, то вищий ВВП на душу населення. Уже сьогодні зв'язки між містами становлять основу світової торгівлі. Міста загалом генерують значну більшість світового ВВП. Ф. Котлер вважає, що «міста примножують добробут держав. Держави отримують економічну вигоду, створену саме містами, але ніяк не створюють її самі». Прицьому автор наголошує, що міста є продуктивним середовищем для розвитку інфраструктури та комерційних інвестицій, індустріалізації, трудової зайнятості населення, міграції з сільських районів у пошуках вищої заробітної плати, логістики і торгівлі, прогресу в галузі освіти. Міста є ринками для отримання доходів. Негативними сторонами урбанізації автор визнає погіршення стану навколишнього середовища та інтенсивну експлуатацію природних ресурсів, соціальні процеси [97].

Попри економічну складову, урбанізація принесла людству значні вигоди і в інших сферах. Автор книги «Тріумф міста» Е. Глейзер, який доволі детально аналізує роль міст у житті людей, стверджує, що такі вигоди зосереджені в системі освіти, медицини, інфраструктури, у рівні життя і навіть почутті щастя.

Саме в містах концентруються люди з більш високими доходами, більш високим рівнем освіти, вищим людським і соціальним капіталом [36].

Не слід відкидати і позитивну роль урбанізації в удосконаленні управління. Як тільки населення покидає сільські райони і починає концентруватися в містах, воно має набагато більше можливостей впливати на поведінку уряду. Урбанізація «скорочує» відстань між владою та народом. Діяльність влади піддається більшому контролю з боку громадськості [293].

Сказане вище підтверджує, що міста важливі в цілому для країн, для економіки, для інновацій. Міста стали необхідні для виконання життєво важливих функцій сучасного людського суспільства, адже саме тут концентруються люди з більш високими доходами, більш високим рівнем освіти, вищим людським і соціальним капіталом. Міста стають центрами економіки країни, де зосереджено багато можливостей для створення багатства та великої кількості робочих місць. У розвинених країнах на міські агломерації припадає 85% ВВП. Тут зосереджено близько 90% фінансового і людського капіталу. Рада ООН в одній зі своїх резолюцій назвав проблему розвитку міст найважливішою із проблем, що виникла перед людством після проблеми збереження миру на Землі.

Нарівні з позитивними рисами процеси урбанізації пов’язані і з негативними чинниками. Зокрема, виникають процеси неконтрольованого і незбалансованого розвитку міст, що супроводжується екстенсивним зростанням, коли забудовані території зростають швидко, прицьому знижується щільність і рівень інфраструктурного забезпечення таких територій. У науковій літературі такі процеси трактують як гіперурбанізція, коли йдеться про неконтрольований розвиток міських поселень [3], лжеурбанізацію (урбанізація пов’язана не стільки з розвитком міських функцій, скільки з «виштовхуванням» населення з сільських районів через відносне аграрне перенаселення) [262]. Остання є характерною для країн, що розвиваються. Ця урбанізація триває, незважаючи на відсутність житла, послуг або можливостей працевлаштування. Однак чимало дослідників вважають, що світ зазнав лише одну хвилю урбанізації - в розвинутих країнах.

Очікується ще дві. Перша — це вже згадана, яку сьогодні спостерігаємо в Китаї. Друга, ще більша хвиля, - майбутня урбанізація Африки та інших країн Азії, внаслідок чого кількість мешканців нетрів суттєво зросте [290].

Рада ООН в одній зі своїх резолюцій назвав проблему розвитку міст найважливішою із проблем, що виникла перед людством після проблеми збереження миру на Землі передусім через темпи зростання бідного населення, які перевищують загальносвітові темпи приросту міського населення. У 2007 році кількість людей, що живуть в нетрях (де відсутні системи водопостачання та каналізації, щільність населення надмірно висока, а санітарні умови низькі) перевищила 1 млрд осіб, а до 2022 року воно може досягти 1,39 млрд. осіб [333]. Бідність загострює соціальні проблеми. За прогнозами деяких демографів, підвищення щільності населення в великих містах призведе до серйозних конфліктів, від яких постраждають як міста, так і цілі країни.

Інтенсивні та слабко регульовані процеси урбанізації знаходять своє суперечливе відображення в комплексі проблем, які виникають у відносинах міста й оточення, можуть призвести до надмірних навантажень на місцеву інфраструктуру та збільшення ризику стихійних лих і антропогенних катастроф. У звіті Світового економічного форуму (2015) «Міська межа: Ризики швидкої та незапланованої урбанізації в країнах, що розвиваються» визначено чотири сфери ризиків, з якими стикаються міста в умовах швидкої урбанізації та недостатнього управління такими процесами - відсутність інфраструктури, охорона здоров’я, зміна клімату й соціальна нестабільність. Автори звіту наголошують, що «урбанізація створює можливості, але також посилює ризики, і швидкість, з якою це відбувається, кидає виклик нашій спроможності планувати та адаптуватись». Для швидкої урбанізації необхідні ретельно продумане містобудування та ефективне управління з дієвою нормативною базою. Безрезультативне планування та управління можуть спричинити значні економічні, соціальні та екологічні витрати, загрожуючи стійкості розвитку міст. Варто тут наголосити і на неспроможності урядів забезпечити належний рівень інфраструктури та суспільних благ, що є основою багатьох міських проблем, а

саме: від неможливості стримати інфекційні хвороби до проблем побудови міст, стійких до клімату. Водночас ці виклики загострилися через швидкий та хаотичний розвиток міст. Влада мегаполісів, громадськість та приватний сектор мають ідеальні позиції для регулювання урбанізаційних процесів [158].

Неконтрольовану урбанізацію провокують і негативні процеси в економіці: конкуренція, гонитва за успіхом, неконтрольоване споживання, де сильна людина ототожнюється з її «економічним результатом», спричинило величезну економічну, соціальну і просторову нерівність. Необхідно враховувати і вплив глобальних тенденцій, що є загальними для всіх міст, які узагальнимо так:

– посилення економічної конкурентоспроможності (міста все більше стають центрами міської економіки, де зосереджено багато можливостей для створення багатства та великої кількості робочих місць);

– соціальні і демографічні процеси (міграція людей йде в напрямку міст, водночас сільські райони зазнають зниження чисельності населення). Приблизно п’ята частина всіх міжнародних мігрантів, й біженців зокрема, проживають у найбільших містах світу. У 18 із 33 мегаполісів щонайменше 20 % мешканців належить до цієї категорії;

– стабільне безробіття та зростання нерівності (економічна, соціальна і просторова нерівність, яка посилюється попри загальну тенденцію підвищення життєвих стандартів; розрив віддаляє бідні та багаті країни і має тенденцію до зростання);

– загострення екологічних проблем, обмеження природних ресурсів, зміни клімату матимуть серйозні наслідки для якості життя в містах, спричинять дефіцит води;

– розвиток технологій (залучення інформаційних технологій в економічну і соціальну сфери відбувається в масових і прискорених масштабах, трансформуючи елементи продуктивності та можливості різних територій і самого суспільства. Цифрова економіка зростає в 2 рази швидше, ніж світова. До 2025 року очікується, що цифрова економіка матиме частку в 24,3 % у світовій економіці та становитиме 23 трильйони доларів порівняно із 15,5 % та 11

трильйонів у 2016 р. [17]. Разом із тим загострюється проблема «технологічного безробіття» та зниження рівня оплати праці;

– капітали, скеровані в країни з дешевою робочою силою, змінюють географічну концентрацію економічної діяльності. Умови розташування та розмір міста (від малих міст до мегаполісів), безсумнівно, визначають, які види діяльності будуть вигідними, а які – ні. Тим не менше, зв'язок між географічним положенням та функцією міст змінюється в напрямку технологічної і комунікаційної складових, що проявляється у необхідності розширення зовнішніх зв'язків міст.

Вищенаведене посилює непередбачуваність соціальних, економічних, соціокультурних екологічних наслідків, впливає на інтенсивність їхнього перебігу, а також ускладнює завдання, які постають перед владою під час формування політики розвитку міст.

Серед головних проблем наслідків урбанізації особливу увагу наукової спільноти зосереджено на змінах клімату і питаннях енергоефективності. Особливо різкі зміни клімату відбулися в XX ст., населення зросло майже в 4 рази, а використання енергії (в еквіваленті нафтопродуктів) зросло в 10,5 разів, води – в 8,9 рази [101]. Зміни клімату в першу чергу загрожують містам, які розташовані в берегових зонах, а саме тут наявна найдорожча нерухомість світу. При підйомі рівня моря на 1 метр, а це може трапитися за оцінками кліматологів до кінця цього століття, можуть постраждати регіони, в яких розташовані: Нью-Йорк, Амстердам, Лондон, Гамбург, Копенгаген, Венеція, Токіо, Шанхай, Калькутта, Бангкок, Джакарта, Маніла та інші [338].

Безсумнівно, що внаслідок забруднення довкілля та поганого управління природними ресурсами міста можуть стати «одним із найбільш небезпечних для здоров'я серед усіх середовищ існування людей, адже збудників хвороб та переносників захворювань багато. А велика концентрація людей, що живуть у безпосередній близькості один від одного, збільшує ризик передачі хвороби. Системи охорони здоров'я стають нездатними швидко і ефективно реагувати» [337]. Для прикладу, в Китаї, де спостерігаються найшвидші темпи урбанізації

(частка міського населення наближається до 60%), усвідомлюючи її ризики, декларують створення «екологічної цивілізації», зокрема, заплановано до 2030 року 35% енергетичних ресурсів отримувати з відновлювальних джерел [338].

Окрім екологічних проблем, зосереджено увагу на безпекових аспектах, а саме на вразливості міст від стихійних лих, зокрема таких, що спровоковані й кліматичними змінами. У посланні, приуроченому до Всесвітнього дня міст, у жовтні 2018 р., Генеральний секретар ООН Антоніо Гутерріш зазначив: «Такі швидкі темпи урбанізації можуть призвести до надмірних навантажень на місцеву інфраструктуру та збільшення ризику стихійних лих і антропогенних катастроф», і закликав зміцнювати стійкість міст до стихійних лих, пожеж, пандемій та економічних криз [332]. Також ООН застерігає, що міста можуть бути як центрами культури, інновацій, економічних і соціальних можливостей, так і джерелами забруднення повітря, викидів парникових газів, а також розсадником бідності та насильства. За даними ООН, більше ніж половина із 1146 міст з чисельністю більше ніж півмільйона мешканців, загрожують чинники техногенного впливу [333]. У щорічному звіті Всесвітньої метеорологічної організації за 2016 р. 97 % природних стихійних лих, які трапилися у 2015 р. і обумовлені кліматичними чинниками, призвели до збитків на суму близько 97 млрд дол. [337]

За неспроможності світової спільноти вжити необхідних заходів для запобігання катастрофічних кліматичних змін, а також за існуючої динаміки стихійних лих, спричинених цими змінами питання продовольчої безпеки і доступу до питної води стають одними із найважливіших, особливо для урбанізованих утворень, без власного сільськогосподарського виробництва [318]. Мало хто знає, що навіть «безпечний» Львів має подібні ризики: 30 км^2, або 17,6 % території міста уражені карстами [34]. До речі, в районі карстових зон сьогодні ведеться житлове будівництво. Якщо взяти до уваги, що на міста припадає до 80 % економіки та понад половина населення планети, то зрозуміло, що їхня вразливість може призвести до значних економічних та людських втрат.

Автори доповіді римського клубу «Come on! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети» вважають, що спинити

урбанізацію вже не вийде, а людина таки перетворюється на «міську істоту» [17]. Проте одразу й застерігають, що зростання міст суттєво збільшує вплив на довкілля. Так проведені в Китаї та Індії дослідження виявили, що людина, переселяючись із села до міста, споживає ресурсів у 4 рази більше. Окрім того, зростаючі міста і транспортні інфраструктури, які формують агломерації та інші урбаністичні утворення, поглинають продуктивні сільськогосподарські угіддя, зменшуючи простір для ведення сільського господарства та знищуючи дику природу. Отже, займаючи невеличкий відсоток площі планети, міста впливають на величезні території. Цей вплив називають «екологічним відбитком». Іншими словами – це територія з наявними на ній ресурсами, необхідними для існування міста. До прикладу, екологічний відбиток Лондона у 125 разів перевищує його площу і відповідає площі всієї родючої землі в Англії. Екологічний відбиток типового північноамериканського міста з населенням 650 тис. мешканців, тобто співмірного зі Львовом, потребує 30000 кв. км землі, а це майже півтори Львівські області, або Львівська та Чернівецька області разом. Проте аналогічної чисельності місто в Індії зі значно нижчими стандартами життя та вегетаріанським харчуванням вимагає всього 2800 кв. км.

Сукупність негативних факторів, які супроводжують зростання міст і концентрацію в них населення, змусила багатьох дослідників говорити про чергову кризу урбанізму. На думку урбаніста Річарда Флориди попередня урбаністична криза відбулася у 60-х - 70-х рр. XX ст. у США, коли через деіндустріалізацію та масове переселення білошкірих у передмістя з’явився феномен під назвою «дірка в бублику». На практиці це означало спустошені центри міст. У 50-х і 60-х рр. економіка США зростала переважно завдяки стратегічним інвестиціям в систему автомобільних доріг і житла, що спричинило зростання передмість. Однак тоді, внаслідок процесів глобалізації промислові підприємства почали виносити за межі країни, аби збільшити прибутки, реальний сектор економіки почав занепадати, а з ним — достаток колишніх інженерів та робітників. Натомість почала розвиватися сфера послуг, яка тяжіла до центрів урбаністичних утворень. До прикладу, в США частка зайнятих у сфері

послуг зросла з 56 % у 1960 р., до 73,5 % у 2002 р. Одночасно до 24 % зменшилася частка зайнятих в індустріальному секторі економіки; частка промисловості у ВВП зменшилася до 18 %, а частка сфери послуг (фінанси, торгівля, транспорт, зв'язок, наука, освіта та ін.) зросла майже до 80 %. Ці процеси відбувалися в усіх інших економічно розвинутих країнах.

Сьогоднішня урбаністична криза, на думку Р.Флориди п'ять аспектів:

– поглиблення економічної прірви між суперзірковими й іншими містами;

– криза успішності суперміст – зростають ціни на житло, і нерівність – з дорогих районів витісняються певні прошарки суспільства;

– посилюється сегрегація та розмежування, що наявно в усіх містах, – зникнення середнього класу (виникають райони багатства й анклави бідності); поява конфліктів у містах, коли місто й передмістя перетинають маленькі райони привілейованих осіб;

– динамічна криза передмість – кількість бідних у передмістях зростає значно швидше, ніж у самих містах. Передмістя вже не виступають районами найзаможніших;

– розрив зв'язків між урбанізацією й якістю (стандартом) життя, урбанізація зростає без економічного зростання країн.

Річард Флорида стверджує, що хоча нова урбаністична криза має дуже багато проявів, її можна коротко охарактеризувати як фундаментальне протиріччя, створене концентрацією позитивних і негативних чинників. Серед позитивних автор виокремлює зосередження у містах промисловості, економічної активності та, найголовніше, творчих і талановитих людей, котрі є рушіями прогресу. Разом із тим, автор наголошує, що змінився характер урбанізаційних процесів. Якщо в 1960-х роках характерним був переїзд мешканців міст у передмістя, де будинки й інфраструктура були новішими, підвищена залежність від автомобіля, неухильний ріст масового споживання і зовсім нові життєві цінності. Але в напрямку, протилежному до цього тренду, йде процес світової урбанізації, а також масове повернення в міста – джентрифікація. Його ознаками є новий міський ландшафт, лофти,

кондомініуми, ідея збереження історичного середовища, нові ресторани, торгівля і нічне життя, «міграція багатства» – масове переселення висококваліфікованих, високоосвічених, високооплачуваних людей у порівняно невелике число метрополій, що притягають цю демографічну групу [262].

Попри загальносвітові тенденції урбанізація в Україні має свої особливості. На думку вітчизняних науковців подібне явище ми спостерігаємо в Україні, коли після розвалу СРСР великі промислові підприємства поступово збанкрутували, що спричинило безробіття і трудову міграцію. Скажімо, у Львові кількість працюючих зменшилася з 516 тис. осіб у 1990 р. до 287 тис. у 2000 р. [33]. Проте такі обставини практично не вплинули на кількість населення в містах, оскільки розпочався приплив до великих міст населення з малих містечок, сіл, а часом і з інших регіонів. Рівень урбанізації в Україні впродовж останніх 20-ти років навіть попри негативні демографічні тенденції зріс з 67,5 до 69,4%. За прогнозами ООН очікується що динаміка зміни частки міського населення в Україні і світі також буде зростати (додаток А). Але, на відміну від США чи ЄС, втративши у містах промисловий потенціал ми дотепер не спромоглися його замінити чимось іншим. Натомість ще зберігся потенціал інфраструктурний, який і дає нам підстави уникнути певних руйнівних наслідків загальносвітової і нової урбаністичної кризи. В Україні спостерігаємо, зокрема таке явище як повернення мешканців у міста, бо утримання великих приватних будинків, транспортні незручності й додаткові видатки, а також інші чинники роблять передмістя все менш привабливими, хоча, на відміну від «Заходу», в Україні ці процеси мають свої характерні особливості.

Урбаністи вказують на «повторну урбанізацію», тобто процес набирає обертів по другому колу, хоч і має несинхронний характер. Учені вичленували стадії урбанізаційних процесів, які з різним ступенем детальності фіксували фази зміни тенденцій і динаміки розвитку агломераційних утворень. Підсумовуючи вищенаведене, вважаю за доцільне продовжити класифікацію, доповнивши її новими етапами, що характеризують теперішні прояви урбанізації (табл.1.1.).

Таблиця 1.1

Етапи урбанізаційних процесів

Етапи урбанізації	Характерні ознаки
Початкова фаза	Концентрація населення в містах та в центрах агломерацій, що виникають; приплив людей до міст та агломерацій зумовлений зростанням попиту на робочу силу для швидкозростаючої промисловості, а згодом – і послуг. Найбільш помітні ефекти – це швидке збільшення відсотка людей, які проживають у містах, і дуже висока щільність населення в їхніх центрах. Має демографічні та економічні зміни.
Субурбанізація	Зумовлена значним прискоренням припливу населення до міст, які починають стрімко збільшувати не лише чисельність населення, а й просторово розширюватися; своєю чергою, заможне населення починає залишати переповнений центр міста (де зменшується щільність населення) і переїжджає до житлових районів, розташованих у приміській зоні. В науковій літературі існує поняття «розлив міст» як процес розвитку територій, що створює низьку щільність, розсіяне, розривне, залежне від автомобілів будівництво, як правило, на периферії занепадаючих старих передмість та втрати ролі міських центрів.
Дезурбанізація	Обумовлена зниженням важливості центру міста: населення переселяється на периферію не лише з центральних районів, але й з наявних передмість. Це призводить до втрати важливості центру міста (прикладом є втрата комерційного значення центру міста і підвищення ролі приміських територій, де знаходяться великі торгові центри з гіпермаркетами), з іншого – просторове зростання приміської зони. Дезурбанізація можлива через зміни в промисловості: розвиток автоматизації, моторизації, підвищення рівня добробуту суспільства.
Реурбанізація	Обумовлена подальшим збільшенням багатства суспільства, включаючи розвиток автомобільної промисловості та зміни з боку економіки (особливо підвищення важливості послуг), викликають інтенсивні спроби відновити знову значення центру міста. З процесами реурбанізації пов’язані програми ревіталізації, реконструкції, відродження міського середовища.
Джентрифікація, нова урбанізація	Обумовлена тим, що заможні й освічені молоді люди повертаються в міста, а незаможні мешканці, зокрема, іммігранти, перебираються в передмістя. Відтак, у передмістях усе частіше стали зустрічатися занедбані будинки, бідність, злочинність, наркоманія, безробіття тощо, що раніше вважалося винятково проблемою міст. Квартали і райони передмість, де проживав середній клас, поступово порожніють – як кілька десятиліть тому в містах.

*Джерело: авторська розробка

Серед наведених вище етапів урбанізаційних процесів особливої уваги заслуговує прогресуюча нині метрополізація простору, пов'язана із інтенсивним зростанням значення великих міських систем і взаємозв'язків між ними, що спостерігається протягом останніх десятиліть. Метрополізація є своєрідною відповіддю системи розселення на явище глобалізації. Це процес, пов'язаний з кристалізацією просторової структури нового типу, фокусуванням розвитку в окремих фрагментах простору (осередках / великих містах / регіонах), зосереджують світовий господарський, фінансовий та науковий потенціал, а також потенціал влади, медіа і установ культури і виконують визначальні (керівні) функції в управлінні економікою у наднаціональному масштабі [190, 311]. Однією з тенденцій процесів урбанізації є утворення групи міст, розташованих близько одне до одного і поєднаних економічними, культурно-побутовими зв'язками та комунікаціями, для характеристики яких використовують термін «конурбація» (іноді - «конгломерація»). Урбаніст І.М. Смоляр подав таке, визначення: «конурбація — це велике багатоцентрове скупчення агломерацій» [14]. Сьогодні у подібному значенні застосовують ще один популярний термін - «мегалополіс». Автори А. Плешкановська, О. Савченко у книзі «Епохи та міста» зазначають, що «мегалополіси — це гігантські скупчення міст й агломерацій, які злилися одне з одним» [198]. До найвідоміших мегалополісів належить Бос-Ваш у США як поєднання 40 агломерацій, розташованих на північному узбережжі Атлантичного океану. Бос-Ваш є практично безперервно заселеною територією площею 170 тис. км^2, з населенням близько 50 млн осіб. До складу цього мегалополіса входять міста Бостон, Нью-Йорк, Філадельфія, Балтимор, Вашингтон та десятки інших населених пунктів. Проте найбільшим у світі мегалополісом вважається Токайдо (регіон Токіо-Осака) з населенням близько 70 млн осіб.

Спираючись на опрацьовані наукові джерела, а також беручи до уваги аналітичні оцінки міжнародних інституцій щодо процесів урбанізації, можна запропонувати характерні ознаки переваг і кризових явищ урбанізації (рис.1.1.).

«Переваги» урбанізму	«Криза» урбанізму
– створення багатства; – середовище для розвитку інфраструктури та комерційних інвестицій; – місця праці, рівень зарплат; – виробництво з високою доданою вартістю; – розвиток технологій; – ринок отримання доходів; – ефективність державних програм; – розвиток сільських територій; – вибір товарів і системи послуг; – комунікації	– ускладнення транспортних проблем; – здорожчання інженерного обладнання; – забруднення атмосферного повітря; – вплив на зміни клімату; – щораз вищі потреби в природних ресурсах; – соціальні конфлікти; – складне управління; – нерівність, сегрегація та розмежування – виникають райони багатства й «анклави» бідності, криза передмість; – «економічна прірва» між великими й іншими містами; – розрив зв'язків між урбанізацією та економічним зростанням;

Рис.1.1. Характерні ознаки переваг і кризових явищ урбанізації

*Джерело: авторська розробка

Таким чином з однієї сторони міста забезпечують добробут населення й набувають економічної ваги на національній і міжнародній арені, а з іншого – негативні тенденції посилюють непередбачуваність соціальних, економічних, соціокультурних екологічних наслідків в містах, а також ускладнюють завдання, які постають перед владою під час розроблення стратегій розвитку міст. Наростання «кризових» явищ процесу урбанізації, зокрема масштабних проблем безробіття, бідності та соціальної нерівності привертають все більшу увагу до механізмів забезпечення ефективного управління урбанізованих систем як на національному так і на глобальному рівнях. Хоан Клос, заступник Генерального секретаря Організації Об'єднаних Націй, Директор-виконавець Програми ООН по населених пунктах (ООН-Хабітат), у виступі під час Днів безпеки ОБСЄ на тему «Створення інклюзивних, безпечних і стійких міст» стверджує: «якісна урбанізація неможлива без належної системи регулювання, публічного контролю і демократії. Необхідно, щоб рамки цього процесу були встановлені в

законодавстві і щоб керівництво ними здійснювали головним чином центральні органи державної влади. Потрібне розуміння того, що планування розвитку містом – це державне завдання. Для його вирішення необхідний належний набір норм і правил, які повинні спиратися на правові основи цієї держави. Вагоме значення має готовність центральних органів державної влади застосовувати системний підхід до управління процесом урбанізації» [258]. Як приклад, автор наводить м. Відень (Австрія): протягом історії роль цього міста в світі змінювалася. Відень був столицею імперії, ця імперія впала; у ході Другої світової війни місто було серйозно зруйноване; сьогодні воно відновлене і розвивається як частина держави загального добробуту, що є хорошим прикладом для наслідування. У Відні досягнутий високий рівень якості життя завдяки поєднанню дуже грамотної політики центрального уряду, що забезпечує добробут громадян, і розумних заходів, прийнятих на місцевому рівні. Таке поєднання дає хороші результати. І досягти яких за бездіяльності центрального уряду неможливо, особливо якщо йдеться про питання безпеки, освіти, охорони здоров’я, які впливають на якість життя суспільства.

У доповідях порядку денного Світового економічного форуму (м. Давос) у 2021 р. визначено критичні «сліпі плями», які загрожують містам, а саме: «провал кліматичних дій», «ерозія соціальної згуртованості» та «несприятливий технічний прогрес». Автори звіту зазначають, що швидка і нерегульована урбанізація в поєднанні з високою щільністю населення (це довела і пандемія COVID-19) буде потребувати значних капіталовкладень в інфраструктуру, насамперед в підвищення якості міської інфраструктури. Крім розвитку інфраструктури наголошується, що «різні міста потребуватимуть різних підходів, але всі вони мають віддати пріоритет інвестиціям, що покращують зв'язок між містами та їхнім оточенням. Це мінімізує соціальну напругу і призведе до більш стійких ланцюгів створення вартості» [337].

Слід зазначити, що принципи політики регулювання процесів урбанізації, що сформульовані на глобальному рівні значною мірою відображають специфіку країн, що розвиваються. Тому у міжнародних документах значне місце займають

питання управління швидкою урбанізацією, забезпечення міських жителів базовими послугами та ін. У цьому контексті для української практики особливу увагу досвід європейських країн, в яких частка міського населення є стабільною і воно в основному забезпечено базовими послугами. Тут вважаємо за доцільне навести окремі приклади управління містами та їхніми системами зі світової практики, які могли б стати корисними і для України.

.Так, у скандинавських державах реалізація і становлення у побудові раціональної економічної системи й просторової політики мало тривалу історію пошуку, удосконалення механізмів, не відмовляючись від основних принципів ринкової економіки. Для прикладу, м. Стокгольм володіє генеральними планами, починаючи з XVII століття. Упродовж ста років стокгольмський муніципалітет проводив передбачливу політику: завчасно купував території, і тим самим виключав можливість спекуляції земельними ділянками в майбутньому. Тож зараз будівництво навколо Стокгольма здійснюється на територіях, що належать місту, під егідою муніципалітету [153].

Нідерланди – єдина країна, де люди відвойовують землю в моря і використовують її з максимальною економічною, соціальною і екологічною ефективністю. Обмежені територіальні ресурси і висока щільність населення в країні змушують владу велику увагу приділяти системі просторового планування в поєднанні з методами фінансування та адміністративного керівництва: ефективні заходи з придбання земельних ділянок, великі капіталовкладення в будівництво міського транспорту і проєктування нових мереж громадського транспорту, фінансування державою нового житлового будівництва, прості та чіткі законоположення з питань планування та містобудування [239].

Великий Лондон став розвиватися як єдиний соціально-економічний простір, в якому управління розвитком транспорту, інженерної інфраструктури, природно-екологічних зон здійснюється в межах агломерації. Лондон є частиною розгалуженої та складної мережі центрів різних розмірів та функцій. Деякі мають важливе стратегічне значення самі по собі та у центрі уваги власних субрегіональних мереж центрів. Мережа в цілому, а також орбітальні та

радіальні зв’язки, що утримують її разом, складають найпродуктивніший регіон Великобританії, на який припадає майже половина випуску продукції та вносять безперечно найбільший чистий внесок у національний дохід [330].

Приклади світової практики управління містами демонструють, що успішне (ефективне) управління – це інтеграція (єдність задуму) у створенні законодавчих, економічних та управлінських підходів. Важливим також є розуміння перспективи й прогнозної політики стосовно розвитку міст, ставлення до землі, людей і фінансових ресурсів. Вищенаведене доводить, що влада багатьох європейських міст не залишає процеси урбанізації неконтрольованими, а навпаки у низці міст були зроблені значні зусилля щодо поліпшення рівня життя, підвищення добробуту і створення рівних умов для всіх. Такі перетворення не відбуваються спонтанно. Успішне місто має бачення майбутнього, планомірно розробляє заходи для його здійснення. Прицьому реалізація заходів є не стільки процесом централізованого керівництва або контролю, а скоріше механізмом визначення майбутніх потреб, координації зусиль та пошуку шляхів досягнення мети за участю громади, бізнесу, влади, соціальних інституцій. Беззаперечним є факт, що попри множину механізмів, які можуть використовуватися в управлінні розвитку систем будь-якого рівня домінантне значення належить саме соціально-економічним, здатних забезпечити підсилення позитивних чинників і знизити негативні ефекти урбанізації. Успішна реалізація цих механізмів слугувала запорукою випереджаючого соціально-економічного розвитку міст, які попри усю множину і складність процесів, що відбуваються в них, забезпечують добробут населення й набувають економічної ваги на національній і міжнародній арені. Проблеми міст насправді надзвичайно складні та важливі, можуть бути вирішені лише на основі глибоких соціально-економічних перетворень і принципово нових науково обґрунтованих підходів.

1.2. Інтегрований розвиток урбанізованих систем: міждисциплінарний підхід

Необхідність узгодження різновекторних, багатопланових і суперечливих чинників, що впливають на міста, підвищення ступеня їх складності, актуалізує необхідність чіткої ідентифікації головних детермінант економічного зростання та удосконалення механізмів їх цілеспрямованого використання. Таке завдання вимагає поглиблення наукової теорії та нових ідей для забезпечення довгострокових цілей у розвитку міст.

Категорійно-понятійний апарат, який забезпечить однозначність понять в рамках цієї роботи будується на таких фундаментальних категоріях як інтегрований розвиток, урбанізована система, теорія інтегрованого розвитку, методологія.

Розвиток, поняття, що характеризує незворотні, спрямовані, закономірні зміни матеріальних та ідеальних об'єктів. В історії філософської думки вирізняють три основних тлумачення категорії розвитку: 1) як збільшення і зменшення, що знайшло відображення в теоріях преформізму; 2) перехід можливості в дійсність, як розуміння руху взагалі; 3) як виникнення нового, втіленням чого можуть бути численні концепції прогресу [3, 65]. В економічній науці розмежовують поняття «економічний розвиток» і «економічний ріст». Економічний ріст розглядається як більш вузьке поняття, яке головним чином характеризує кількісні характеристики соціально-економічних процесів, розвиток враховує якісні зміни, які передбачають структурні зміни у відносинах власності, продуктивності праці, структурі зайнятості, системі соціального забезпечення тощо.

Розвиток слід відрізняти від змін. Зміни, навіть якщо вони позитивні, мають локальний, короткостроковий характер. Розвиток обов'язково має мати цілеспрямований, довгостроковий характер, опиратися на певні закономірності. Для розвитку повинні бути забезпечені умови. Цілеспрямованість підкреслює важливість мети, на досягнення якої скеровано розвиток. Розвиток системи

зумовлюється механізмами природного плину, внутрішньосистемних процесів та позасистемних впливів. Для кожної конкретної системи ці механізми проявляються в різних пропорціях. Природний плин ґрунтується на ідеї самоорганізації та саморозвитку, де присутні характеристики самовираження. Оскільки в суспільстві існує невдоволення ідеалами минулого, станом вирішення проблем сьогодення, що в цілому призводить до зневіри та сумнівних цінностей, – організовувати розвиток урбанізованих систем на домінанті природного плину недоцільно.

Стосовно міст розвиток можна розглядати як ріст, коли головним критерієм є кількісні зміни (чисельності населення, збільшення обсягів випуску продукції, рівня зайнятості, підвищення рівня заробітної плати), або як якісні зміни в містах (стосується змін функціональної структури, зміни якісних характеристик людського капіталу, а також якісних змін у просторі міст, соціальній сфері, відображає покращення у сфері здоров'я, добробуту, структурні зміни економіки, умови проживання мешканців міста тощо) [3, 43].

З позицій урбаністики розвиток можна розглядати як територіальне розширення, або як ускладнення просторової організації території. У випадку міст йдеться перш за все про ускладнення організації, проте розглядати її треба у взаємозв'язку з перспективним територіальним розширенням окремих підсистем, яке забезпечуватиме підвищення ефективності використання ресурсів зовнішнього середовища [45]. А. Павлів розглядає випадки стрибкоподібного (імпульсного) розвитку міст, для яких характерним є етап різкого пришвидшення розвитку, після чого спостерігається або стабілізація, або відносне уповільнення його темпів. Такі фактори автор розглядає як імпульсні, що мали форму чітко виражених інфраструктурних, демографічних, економічних, міфотворчих змін у структурі міст [186].

Сама ідея розвитку по-новому актуалізується і модифікується феноменом глобальних проблем. Збалансувати економічний, соціальний та екологічний аспекти в розвитку систем різного рівня покликана концепція сталого розвитку, спираючись на вимоги якої, в основу розвитку міст покладено підхід, який

направлений на усунення факторів, що викликають погіршення природного довкілля, збереження структури та функцій екосистеми та нових, що базуються на використанні природних елементів, рішень, і дозволяють узгоджувати розвиток людини, біорізноманіття і екологічну функціональність [144].

З поняттям сталості тісно пов'язане поняття «життєстійкості» міста (анл. *resliece* – пружність, еластичність) як спроможність реагувати на зовнішні виклики, передусім щодо змін клімату, техногенних катастроф і тероризму без втрати своїх зв'язків і функціональних властивостей. Головний принцип – це гнучкість і адаптивність, який передбачає, що міста можуть бути легко пристосовані до змін економічних і соціальних умов, запитів і потреб громади і при цьому забезпечувати стабільно високу якість життя шляхом скорочення викидів вуглекислого газу та більш ефективному управлінню ресурсами, озеленення територій [338].

Г. Магстон та Й. Рандерс у книзі «У пошуках добробуту» пропонують враховувати соціальні та природні виміри як основні складові розвитку і як головні фактори, що визначають добробут. Водночас автори також додають, що «бідним країнам потрібний традиційний економічний розвиток. .. старе добре зростання, в ідеалі – з використанням ресурсозберігаючих технологій, які були розроблені в багатих країнах протягом останніх років» [144].

В економічній літературі, оглядах та доповідях міжнародних інституцій широкого значення набуло поняття інклюзивного розвитку. Світовий банк розглядає інклюзивний розвиток як сталий швидкий розвиток усіх галузей економіки, що залучає значну частину трудових ресурсів країни і характеризується рівністю можливостей в доступі до ринку праці і ресурсів [333]. Інклюзивна Програма ООН характеризує «інклюзивне місто» як місто, яке сприяє рівномірному зростанню. Це місце, де незалежно від своїх фінансових можливостей, статі, раси чи релігії кожен може взяти участь у соціальних, економічних та політичних можливостях, які пропонує простір. Наголос все частіше робиться на проблемах соціальної інклюзії, враховуючи, що добробут людини тісно пов'язаний із якістю середовища, в якому вона проживає.

Формування інклюзивного міста повинне враховувати два основні елементи: 1) просторовий – елемент міської інтеграції; 2) участь громадськості – важлива складова не тільки в питаннях планування і проєктування, але і для реалізації різного типу заходів, що створює відчуття приналежності та ідентичності мешканців і міста. Постають завдання проведення соціальної політики, спрямованої на зближення різних суспільних груп, створення умов доступності, зокрема в питаннях житла, вибору робочих місць, скерування інвестицій у простори на вирішення проблем бідності та різних обмежень.

У науковій доповіді Інституту регіональних досліджень НАН України «Інклюзивний вимір розвитку міст – центрів ділової активності України: тенденції та перспективи» [81] запропоновано розглядати інклюзивне зростання, як широке поняття, яке включає перелік цілей (не тільки збільшення доходу або ВВП), але й всебічний розвиток людського капіталу, покращення якості життя громадян, скорочення нерівності і бідності, системи соціального захисту і соціальної залученості; важливість активної участі громадян в економічному житті, а не тільки в розподілі доходу; отримання вигоди широкими верствами населення, особливо дітьми, жінками, людьми похилого віку; дбайливе використання природних ресурсів і захист навколишнього середовища, перехід економіки на «зелені принципи» через збільшення частки відновлених джерел енергії

З огляду вищенаведеного зауважимо, що у розвитку міст важливими є всі складові. Кількісні чинники є основною умовою матеріального достатку і підвищення рівня життя, з’являється можливість одночасно підтримувати інфраструктуру, здійснювати соціальні програми допомоги, удосконалювати систему освіти й інші галузі соціальної сфери. Але водночас не можна орієнтуватись тільки на темпи, а треба розрізняти якість економічного зростання – яке воно, заради чого і коштом чого (люди, які повинні мати можливості для самореалізації, отримання прибутків, реалізації потреб і жити в сприятливих екологічних умовах). Потрібний холістичний підхід,

Нині широко використовується поняття “інтегральний” і розуміють як таке, що покликане забезпечити цілісність, певну єдність зазначених параметрів у розвитку, пов’язане з об’єднанням в єдине ціле раніше різнорідних елементів [4, с. 210]. Тлумачний словник Оксфордського університету розглядає інтеграцію як «акт чи процес поєднання двох чи більше частин таким чином, щоб вони функціонували разом» [325, с. 675]. Здійснене узагальнення дало змогу виявити, що сьогодні інтегрований підхід найбільшою мірою застосовується і щодо розвитку урбанізованих територій. Зокрема основні стратегічні цілі інтегрованого розвитку визначені в Стратегії регіонального розвитку України до 2027 року [51], в якій інтеграція розглядається як процес поєднання галузевого і територіального підходів в управлінні територіями, у т.ч. і міст.

У Лейпцизькій хартії «Міста Європи на шляху до сталого розвитку» політика інтегрованого розвитку міських територій є процесом, у якому координуються просторові, галузеві і часові аспекти основних напрямів міського розвитку [336].

Прийнята на останній Конференції СЕМАТ у Бухаресті. Резолюція №1 під назвою «Функціональні регіони – капіталізація місцевого потенціалу у політиці територіального розвитку європейського континенту» [331], на якій європейські держави задекларували свою увагу для того, щоб бути ефективною, політика соціального та економічного розвитку повинна враховувати територіальний вимір та створювати синергетичні ефекти з політикою просторового розвитку. Територіальний підхід зосереджує свою увагу на трьох основних елементах: по-перше, територіальні ресурси та умови розвитку (специфічні та ендогенні ресурси, внутрішні економічні зв'язки, зв'язки в місцевих громадах); по-друге, щодо інтеграції заходів, що проводяться в різних інституційних системах, та зміцнення партнерства для побудови соціально-економічного розвитку; по-третє, щодо динамізації механізмів розвитку у функціональних зонах, що створюють цілісні території, незалежно від адміністративно-політичного плану

Отже, на основі аналізу сучасної економічної літератури, оглядів, доповідей, підготовлених міжнародними експертами можна зазначити, що інтегрований розвиток - це цілеспрямований довгостроковий процес, що узагальнює в собі поєднання елементів економічного, містобудівного, сталого, інклюзивного розвитку, спрямований на вирішення таких ключових завдань:

– кількісних змін в містах – збільшення чисельності населення, збільшення обсягів випуску продукції, рівня зайнятості, підвищення рівня заробітної плати;

– якісні зміни в містах, що стосується змін структури економіки, якісних характеристик людського капіталу, відображає покращення якості життя громадян у сфері здоров'я, добробуту, умов проживання, якісних змін у просторі міст;

– ускладнення просторової організації території, яку слід розглядати у взаємозв'язку з перспективним територіальним розширенням окремих підсистем, яке забезпечуватиме підвищення ефективності використання ресурсів зовнішнього середовища;

– стрибкоподібного (імпульсного) розвитку, для якого характерним є етап різкого пришвидшення розвитку, після чого спостерігається або стабілізація, або відносне уповільнення його темпів, мають форму чітко виражених змін (інфраструктурні, демографічні, економічні, міфотворчі) в структурі міст;

– збереження природних ресурсів і захист навколишнього середовища, перехід економіки на «зелені принципи» через збільшення частки відновлених джерел енергії;

– зближення різних суспільних груп, створення умов доступності для широких верств населення, зокрема в питаннях житла, вибору робочих місць, скерування інвестицій у простори на вирішення проблем бідності та різних обмежень;

– як процес гармонізації відносин між різними соціальними групами і результат (стан) їх солідарного співіснування;

– участі громадськості в питаннях планування і проєктування, реалізації різного типу заходів;

– прозорості роботи місцевої влади і їх підзвітності місцевим громадам, децентралізація і рівномірний розподіл влади та ресурсів;

– здатність окремих людей, громад, установ, підприємств та систем у місті виживати, адаптуватися й зростати в умовах змін клімату, техногенних катастроф і тероризму;

– усунення територіальних диспропорцій.

Інтегрований розвиток принципово відрізняється від стандартного економічного зростання, оскільки має ширші цілі, ніж збільшення доходів, зміщує пріоритети до соціальних, екологічних, а також і територіальних завдань, зміщує акцент на розвиток людини і підвищення її добробуту та зниження рівня бідності та нерівності; спрямований на зростання залученості та активної участі в економіці, а не лише на результати розподілу. Отже, інтегрований розвиток забезпечується за умови узгодження різних завдань та конкретних заходів як засобів досягнення регулювання різновекторних і суперечливих урбанізаційних процесів. Як показує практика, інтеграція може принести практичну користь тільки на основі синтезу економічних, технологічних, організаційних, фінансових, законодавчих складових. До прикладу, розвиток туризму – це не лише наявність ресурсів і побудова відповідної інфраструктури, але і технічні можливості, які здатні обслуговувати безперебійно великі потоки людей. Важливим є роль інституцій, політична стабільність системи (рис.1.2.).

Таким чином розвиток можна вважати тільки тоді ефективним, коли він спрямований на одночасне забезпечення економічних, соціальних, просторових, безпекових та управлінських цілей в певному часовому проміжку часу. При цьому явище урбанізації уже за своєю суттю є інтегральним процесом, оскільки

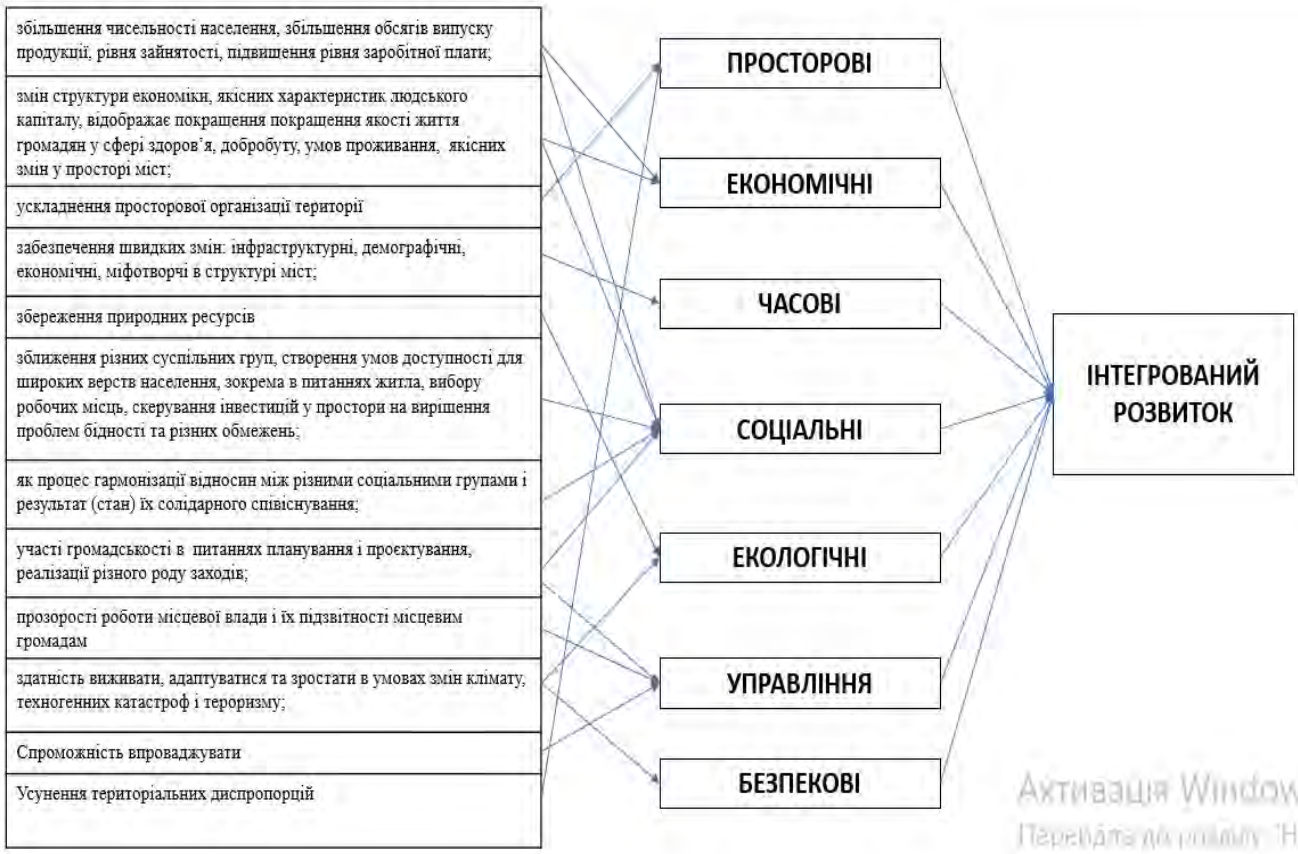


Рис.1.2. Завдання інтегрованого розвитку урбанізованих систем

*Джерело: авторська розробка

вказує на взаємну дію економічного, соціального, екологічного і структурного розвитку територій, проте для дослідження цього недостатньо. Забезпечення узгодження заданих цілей актуалізує необхідність його науково-методичного забезпечення, що передбачає обґрунтування моделі цього процесу, спрощеного відображення всіх зв'язків, які істотні для дослідження процесів урбанізації, розкрити їх взаємодії і взаємозумовленість, показати зв'язки системи з надсистемою вищого рівня.

Запровадження в термінологію поняття «урбанізована система» вимагає певного уточнення і деталізації, оскільки в науковій літературі сформувалася низка термінів для позначення міст та їхніх систем як об'єктів дослідження (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Підходи до дослідження урбанізованих систем

Поняття	Джерело	Сутність
Урбанізована система	Є.Перцик [193]	Просторова форма розселення будь-якого таксономічного рангу, ядром якої є місто: автономне місто, міська агломерація, урбанізована система надагломераційного рівня.
Урбанізо-ваний ареал	Е. Алаєв [3]	Фактична територія міста або міський простір. Окрім критеріїв «використання земель» і «щільність забудови» запропоновано використати додатковий критерій: не менше ніж 75 % всіх працівників в урбанізованому ареалі повинні бути зайняті несільськогосподарськими функціями.
Урбанізо-ваний простір	[34]	Морфологічна одиниця, є антонімом до поняття «сільські території», не обов'язково стосується конкретної поселенської форми і відображає певний стан процесів урбанізації на цій території. Це є простір (не завжди прив'язаний до меж адміністративно-територіальних одиниць) з чіткими проявами трансформації забудови й організації території (міський характер забудови та інфраструктури), де домінує несільськогосподарська діяльність.
Територі-альна суспільна система	М. Долішній, Л. Шевчук [58]	Головними елементами є частина суспільства та територія, оконтурена політико-адміністративними межами з системоформуючим політико-адміністративний центром, що є конкретним об'єктом вивчення науки «регіональна економіка».
Містобудівна система	М. Габрель [28]	Багатовекторний простір людських, природних, функціональних і часових характеристик, у яких реалізується життєвий цикл містобудівних систем.
Функційний регіон	[331, 321]	Територія, організована для політичного, соціального та економічного функціонування як єдине ціле. Функціональні регіони зосереджені на фокусному центрі, який з'єднує інші сфери за допомогою різних систем, таких як транспорт, зв'язок або економічна діяльність.
Агломерація	[3, 11, 35, 62, 68, 34, 76, 78, 102]	Морфологічна одиниця, яка творить спільну систему пов'язаних між собою поселень, що виникли внаслідок концентрації забудови й господарювання, зосередження міст та інших поселень на певній території.
Метропо-лійний простір	*Т. Мар-ковський, Т. Маршал [311]*	Поселенська система (моноцентрична або поліцентрична), що складається з багатьох населених пунктів і високоурбанізованих територій, охоплює зону значного безпосереднього щоденного впливу (місця праці та проживання), а також зони потенційних можливостей розвитку; висока внутрішня функціональна інтеграція (сильні функціональні зв'язки); добре розвинута транспортна інфраструктура.
Групова система розселення	*[3, 13, 62, 102, 265, 183]*	Планово-регульовані системи в межах доцільних витрат часу населенням на періодичні міжселенні поїздки створюються на основі інтеграції соціально-економічних і планувальних функціональних взаємозв'язків з метою оптимізації умов життєдіяльності населення.

**Джерело: авторське зведення інформації*

Усі вони охоплюють і синтезують економічні, демографічні, містобудівні, соціальні та природні параметри території, а також територіально-структурні процеси. Виділяють критерії: функцій, характеру забудови, зайнятості, зв'язків, часу, які треба використати для визначення суті та характеристик урбанізованих систем. Важливими є критерії концентрації та багатофункціональності.

Термін «урбанізована система» потрібно чітко відрізняти від інших близьких за значенням термінів, щоб він не став одним із синонімів чи «замінників» вже наявних, лише підсилюючи відомий термінологічний безлад. Цей термін уже використовують географи, урбаністи і проєктувальники; у літературі в цій сфері існує певна термінологічна й інтерпретаційна довільність. Урбанізовану систему не слід ототожнювати з поняттями «агломерація» і «метрополія», оскільки для позначення агломерацій головним критерієм є тісна взаємозалежність між містом та сусідніми територіями, поняття використовується як синонім для ідентифікації зони впливу ядра агломерації на його оточення. Метрополійність є функціональним, а це означає необхідність виконання певних функціональних критеріїв (розвиток метрополійних функцій). Урбанізована система може (але не обов'язково) стати метрополією (метрополійними просторами), при цьому підставою такого перетворення є якісні, а не кількісні зміни. Урбанізовану систему не варто ототожнювати з поняттями «урбанізований ареал» і «урбанізований простір», оскільки ці поняття не відображають зв'язків між складовими, а, як показує практика, дослідження урбанізованих систем може принести практичну користь тільки на основі синтезу економічних, соціальних і просторових характеристик.

Важливою умовою для цього узагальнення є те, що урбанізована система не є адміністративною одиницею, оскільки адміністративне місто визначене межами, які розділяють політичну юрисдикцію. У цьому дослідженні будемо дотримуватися терміна «урбанізована система», розуміючи, що це територія, де наявні однозначні характеристики та критерії, притаманні процесам урбанізації.

Використання системного підходу створює умови для розгляду об’єкта дослідження у повноті її елементів, суттєвих зв’язків та їхніх відношень, що надає урбанізованій системи нові якості цілісності (наявність для системи єдиної мети, функції, яких не може бути в окремих елементів системи), автономність (прагнення до більшої внутрішньої впорядкованості, заповнення «відсутніх» елементів і функцій). Увага акцентується на дослідженні взаємозв’язків. Практика показує, що і синергетичні ефекти й проблеми (кризові стани) зосереджені у взаємозв’язках між різними вимірами містобудівного простору. Отож, на нашу думку, ефективною як у дослідженні кризових станів, так і обґрунтуванні шляхів виходу з них є модель п’ятивимірного простору, що створює умови для аналізу взаємодій. Саме такий підхід є найбільш оптимальним для дослідження урбанізованих систем. Як стверджує Є. Перцик: «уміння бачити урбанізовану систему – об'єкт проєктування в цілому; розкрити зв'язки і взаємодії між окремими елементами системи в їх динаміці і локальних територіальних поєднаннях; розчленувати основну проблему на супідрядні проблеми другого, третього і т.д. рангів; виділити стратегічні цілі розвитку і перетворення планувальної структури і тактичні шляхи їх досягнення – найбільш важливі та складні вимоги при проектуванні розселення та міст» [193].

Для повного опису властивостей урбанізованої системи, а також формування її логіко-структурної моделі необхідним є виділити усі елементи системи, показати їх взаємозв’язки, а також зовнішнє доповнення, тобто пізнання систем щонайменше на трьох рівнях: власне системи, її складових (нижчий рівень) і надсистеми (вищий рівень).

У науковій літературі існує низка логіко-структурних моделей та тих, що розроблено для опису міста як системи. У науковій літературі існує низка логіко-структурних та моделей, розроблених для опису міста як системи. Ці моделі різняться за складом, структурою елементів, зв’язками між елементами системи. Існуючі моделі міст відрізняються за ознаками: цільове використання, часові, просторова дезагрегація і глибина пояснення. Відповідно за першими ознаками

виділяють моделі описові (характеризують стан системи і відношення між її ключовими параметрами), прогнозні (орієнтовані на визначення динамічних властивостей системи) і оптимізаційні. Моделі можуть бути класифіковані на статичні й динамічні (використовуються для аналізу міста як системи або його окремих підсистем), мікромоделі (в котрих населення, житло, робочі місця аналізуються на рівні окремих територіально-просторових одиниць) і макромоделі (оперують сукупністю параметрів міського розвитку). Ці моделі різняться за складом, структурою елементів, зв'язками між елементами системи. Можна виділити щонайменше економічний, географічний і містобудівний підходи до побудови структурно-логічних моделей урбанізованої системи.

В економіці основою функціонування міст і побудови моделей є містоутворююча (орієнтована на виконання зовнішніх функцій міста) і містообслуговувальна (орієнтована на внутрішні потреби системи) сфери. Обгрунтування полягає в тому, що економіку міста можна розділити на два сектори: 1) експортний, або основний, який дає дохід місту, продаючи товари та послуги за межами міста; 2) сектор послуг, продукція якого продається в межах міста. Базовий сектор є основою зростання, оскільки він не змушує місто продовжувати лише піклуватися про власні потреби. Такий підхід дещо втрачає свою актуальність, оскільки концепція, згідно з якою ріст економіки міста відбувається винятково за рахунок експорту продукції, виявилась помилковою, доводять, що ріст економіки може відбуватися і за рахунок скорочення імпорту, підвищення продуктивності праці, росту обсягів торгівлі. Економічна підсистема урбанізованої системи слід розглядати як таку, що концентрує відповідні види діяльності, що визначають її місце в економіці країни, а також сукупність взаємопов'язаних і відповідним чином упорядкованих елементів економіки, що утворюють певну цілісність, економічну структуру, яка має загальну мету [322].

Врахування динамічних властивостей урбанізованих систем в економіці розглядається в межах системної динаміки, зокрема під час вивчення

складних систем, що досліджує їхнє поводження в часі та залежно від структури елементів системи, взаємодію між ними [7].

А. П. Осітнянко [179] запропонував модель міста, основними системоформувальними факторами якої є населення, природно-антропогенне середовище, простір та економіка. Аналіз структурних зв'язків факторів, що забезпечують функціонування соціально-природної системи міста, дає змогу виділити ті, які керують розвитком цієї системи, і ті, що залежить від них. При цьому, на думку автора, якщо економічні і просторові фактори повністю керовані з боку суб'єкта управління, то природно-техногенні вже більшою мірою виконують обмежувальні дії.

Фундаментальною для побудови структурної моделі урбанізованої системи є ідея багатовимірності простору, що широко використовується в основі містобудівного і географічного підходів до побудови структурних моделей. Поняття простору набуло найбільшого поширення і осмислення в математиці – евклідовий тривимірний простір, простір Лобачевського та інші. Розрізняють: нульвимірний простір – точковий, географічні об'єкти – точки; одновимірний простір – лінійний – відстані, переміщення, зв'язки; двовимірний простір – площинний, територіальне поширення географічних явищ [146]. Тривимірний простір традиційно характеризується за ознаками форми, місцерозташування та вмісту. Форму можна описати параметрами розмірності, тобто через фізичні характеристики розміру, його конфігурацію, пропорції, а також ряд якісних оцінок, зокрема кліматичні умови, умови життєдіяльності, естетичні та інші показники. Місцезнаходження простору може бути описане з допомогою просторово-часового континууму, тобто час разом із трьома координатами місця окреслює місцеположення простору [28,77]. У XX ст. остаточно сформувалося поняття чотиривимірного континуального простору-часу, у якому три однорідні просторові координати доповнюються координатою часу, і тому всі явища розглядаються у динаміці як процеси.

На основі теоретичних положень щодо багатовимірності простору в містобудівній науці розроблено моделі міста, які придатні для вирішення

містобудівних завдань. Серед таких виділимо структурну модель простору як демоекосистеми М. М. Дьоміна з трьома головними складовими: людина – діяльність – середовище, яка включає три субмоделі попарних взаємодій (людина – діяльність, людина – середовище, діяльність – середовище) та одну модель потрійної взаємодії [49]. М. Габрель пропонує розширене тлумачення містобудівного простору, пропонує розглядати простір у п'яти основних вимірах, а саме: людський, як головний вимір містобудування, який формує цілі і характеризується множиною кількісних та якісних показників; функціональний, який охоплює множину внутрішніх і зовнішніх функцій містобудівних систем у межах регіону; вектор містобудівних умов, що відображає множину природних та ресурсних умов регіону, його екологічний стан; геометричний, який характеризує розмірні параметри регіону та містобудівних систем та їх розташування; часовий вимір, що враховує історичний аспект (ретроспективу), теперішній час і перспективу, відображає динаміку процесів. Модель містобудівного простору в основу нової методології просторової організації та розвитку містобудівних систем. Автор доводить, що повніше й ефективніше характеризують виміри простору, що беруть участь у формуванні міст, включає множину дво-, три-, чотиривимірних поєднань, у межах яких можливо ефективно аналізувати взаємозв'язки та обґрунтувати принципи й шляхи розвитку містобудівних систем. Так, попарні взаємодії елементів простору дають можливість поглиблено аналізувати часткові містобудівні процеси. Потрійні, квадрові взаємодії розширюють аналіз і потребують міждисциплінарних досліджень, вивчення системних ефектів та оцінки їхньої вагомості [28].

Географи зосереджують свою увагу на функціях та зв'язках міста, розуміючи під цим терміном «сутність існування міста» і відповідно «діяльність, яка виправдовує існування і розвиток міста, забезпечуючи необхідні ресурси для життя» [190, 192]. На основі заданих параметрів, які вказують на розмір, кількість і розміщення міст, пояснюють співвідношення між розміром міста і його положенням в системі розселення, просторові взаємодії і неоднорідність

простору. Структура функцій значною мірою зумовлює специфіку міста й оточення (промислові, курортні, науково-освітні, транспортні вузли тощо) [191, с. 28].

Розгляд системно-структурних моделей міст вказує на їх різноманітність, що є результатом різних дослідницьких цілей і завдань. У побудові структурних моделей міст взято до уваги просторові, соціальні, економічні і часовий чинники. У середовищі окремих дослідників надається перевага також екологічним чинникам. Можна виділити такі складові в структурних моделях урбанізованих систем:

– населення, природнє середовище, технології;
– підприємства, населення, житловий фонд;
– функції, соціально-економічні процеси, транспортна мережа, сфера обслуговування;
– містоутворююча і містообслуговуюча діяльність;
– населення, зайнятість, форми використання міських земель;
– людина, функції, геометрія, умови, час.

Відомі моделі не можуть бути використані в чистому вигляді, оскільки орієнтовані на вирішення власних завдань, проте покладені в їх основу ідеї можуть стати основою побудови своєї інтегрованої структурно-логічної моделі урбанізованої системи. Стосовно завдань нашого дослідження важливим є виділити економічну складову урбанізованої системи як пріоритетну, а також виявити її взаємозв’язки з просторовими і соціальними чинниками, оскільки саме у взаємодії цих складових зосереджені основні проблеми й потенціал розвитку міста. Виходячи з принципу цілісності, приведемо визначення і структурну схему урбанізованої системи.

Урбанізована система розглядається як складна соціально-економічна, динамічна територіальна система, що формується соціальною, економічною та просторовою, управлінською складовими, а також акумулює і синтезує множину ознак, які властиві процесам урбанізації:

– демографічні критерії – кількість мешканців, густота населення, величина і динаміка міграції з сільської місцевості до міст;

– економічні критерії – кількість і характер діяльності господарських суб'єктів, високий рівень і велика динаміка економічного розвитку;
– урбаністичні критерії – характер використання землі, вид, стан, якість, вигляд і стандарт забудови, ступінь розвитку технічної інфраструктури, що науково обгрунтовані системою інженерних, меліоративних, природоохоронних та організаційних заходів;
– соціальні критерії – рівень умов життя, освіта, професійна структура населення;
– функціональні критерії – характеризують функціональні зв’язки міста з оточенням, спільно виконувані функції, господарські і суспільні зв'язки окремих одиниць, що входять до складу урбанізованої системи, вид і обсяг екзогенних функцій;

Ці критерії визначають зону безпосереднього тяжіння до міста-центру, охоплюють зону безпосереднього щоденного впливу (місць праці й проживання), а також зону потенційних можливостей розвитку, так звану міську систему розселення.

Оскільки урбанізована система визначена як динамічна система, важливим виміром її властивостей буде *час*. Так, об’єкти і процеси міста можна розглядати в ретроспективі (історичний аспект), оцінювати сучасний стан і актуальність складових комплексу, а також прогнозувати їх розвиток. У процесі управління потрібно також оцінювати тривалість життєвого циклу окремих об’єктів, своєчасність прийняття рішень та їх реалізації.

Сутність урбанізованих систем найбільш повно проявляється у вивченні зв’язків та взаємодій між компонентами системи і зовнішніми умовами. Особливу роль у цих взаєминах відіграють економічні механізми, що зв’язують всі елементи системи в єдине ціле. На перетині економічної, соціальної та просторової складових урбанізованої системи виникають соціально-просторові, економіко-просторові і соціально-економічні взаємодії. На взаємодіях виникають нові характеристики системи, проявляється характер економічних процесів в містах, їхня взаємозалежність із соціальними і просторовими

факторами. Насамперед має місце вплив економічних відносин на соціальну структуру суспільства і на активність соціальних груп, а також вплив соціальних відносин на соціально-економічні процеси, вплив діяльності людей на навколишнє середовище та ін. Соціальні і просторові чинники встановлюють певні межі для функціонування економіки міста, і ці обмеження можуть полегшити або уповільнити роботу економіки міста (рис.1.3.).

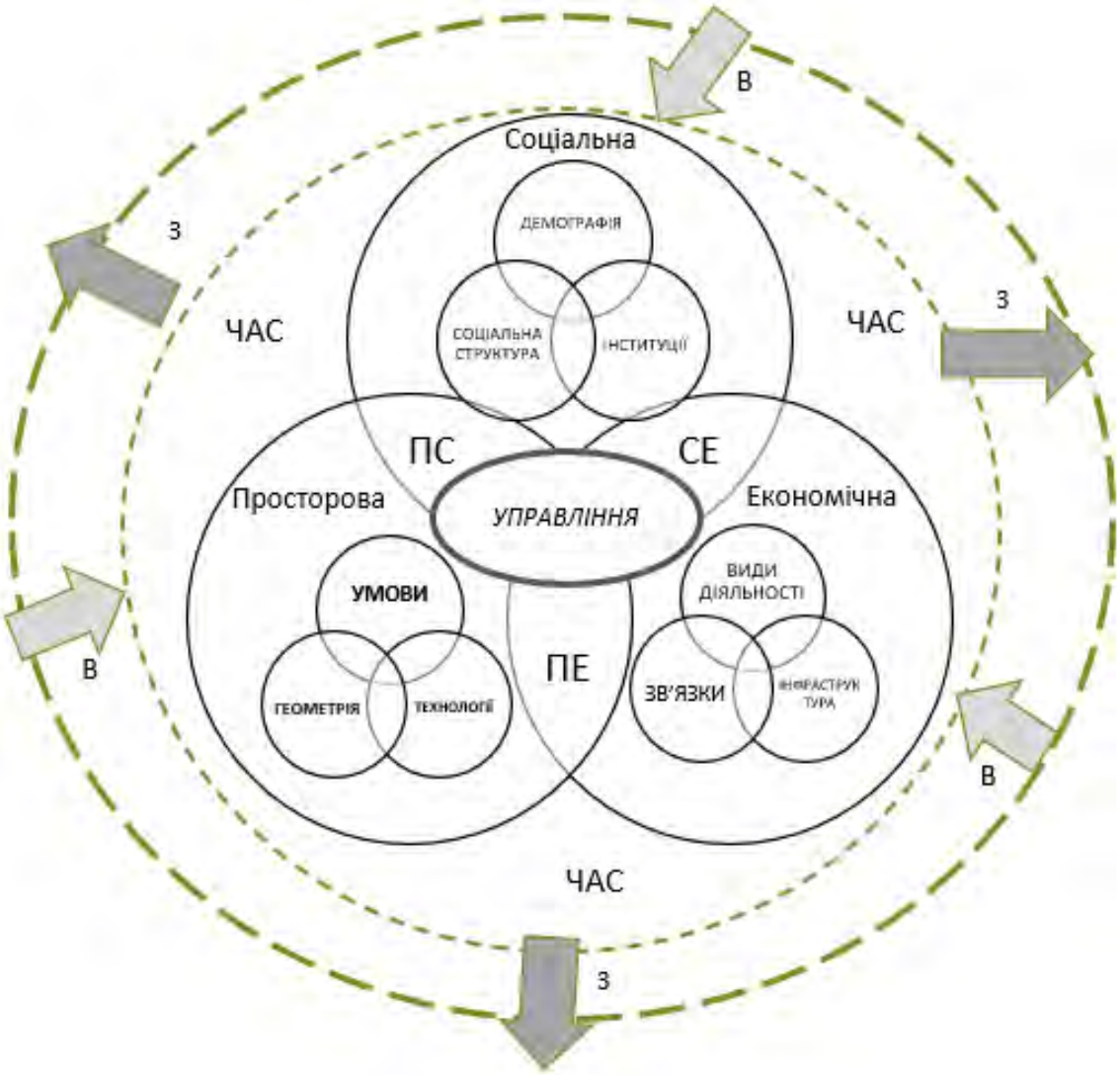


Рис. 1.3. Структурно-логічна модель урбанізованої системи.
Умовні позначення: --- межі міста; -- -- -- межі урбанізованої системи;
Просторова, економічна, соціальна, управління - складові урбанізованої системи;
ЕП, ПС, СЕ – економіко-просторові, просторово-соціальні та соціально-економічні взаємодії урбанізованої системи;
В – вхідні зовнішні впливи на систему; З – зовнішні зв'язки системи;
**Джерело: авторська розробка*

Невід’ємним елементом урбанізованої системи є місто, що виступає як адміністративно-територіальна одиниця, яка має визначені межі, специфічну освоєність території, де переважають ділянки з несільськогосподарськими функціями, має місце концентрація капіталу, видів економічної діяльності, економічних і соціальних благ, населення, зайнятого в несільськогосподарських видах діяльності. Місто розвивається і функціонує в тісній взаємодії з приміськими територіями, знаходить в ній різноманітне доповнення та ресурси для свого розвитку. Приміські території, які можуть бути самостійними в адміністративному плані, проте з точки зору економіки, культури і планування є їх невід'ємною складовою частиною і, власне, однією з умов їх існування як урбанізованої системи.

Зв’язки в системі виражаються в обміні (переміщенні) речовини, енергії, інформації, людей. Просторові зв’язки реалізуються через подолання відстані. В економіці прийнято вимірювати відстань затратами часу, енергії або затратами коштів. На здійснення зв'язків витрачається певна енергія, в першу чергу - на подолання відстані. Рівень цих витрат характеризує доступність одних об'єктів щодо інших. Експериментально доведено, що цей рівень не може перевищувати певну межу. Для урбанізованих систем ця межа становить 1-1,5 год., що обумовлює оптимальні межі урбанізованої системи [3,34]. Найбільший рівень інтенсивності і різноманітності зв’язків проявляється між містом і оточенням. Вони включають зв’язки виробничі – виникають по лінії комбінування і виробничої кооперації підприємств міста-центру з підприємствами прилеглих населених пунктів. Виникли після перенесення низки об’єктів виробничої сфери (з підвищеними вимогами до навколишнього середовища, які потребують значних територій) за межі міста-центра; трудові – пов’язані з переміщеннями населення до місць прикладання праці і мають, як правило, доцентрову спрямованість, хоча в сьогоднішніх умовах можуть мати і відцентрову спрямованість; культурно-побутові – пов’язані із задоволенням населення

приміської зони потреб соціальної сфери, різняться частотою, спрямованістю та інтенсивністю. Трудові й культурно-побутові зв'язки виникли як результат прагнення населення вирівняти життєві умови незалежно від місця проживання, сільськогосподарські – виникають у результаті продовольчого забезпечення міста-центру; інфраструктурні – пов'язані з розміщенням об'єктів інфраструктури міста (очисних споруд, складів, місць захоронення міських відходів, водозаборів у приміській зоні); рекреаційні – пов'язані з рухом населення до місць відпочинку. На відміну від трудових і культурно-побутових мають яскраво виражений відцентровий характер. У приміській зоні формуються, функціонують і розвиваються території масового та спеціалізованого відпочинку міського населення, курортного лікування та оздоровлення як складові загальноміської рекреаційної мережі [96,152].

Урбанізовані системи можуть ефективно виконувати свої функції за умови належного рівня розвитку інфраструктури, зокрема: систем забезпечення побутових і духовно-культурних потреб людей, технологічного, технічного і побутового обслуговування. Кожен компонент системи містить активні засоби (R), за допомогою яких досягаються соціально-економічні цілі (фінанси, технології, ресурси, організаційні форми виробництва). Усі компоненти (об'єкти) системи потребують території для розміщення і мають економіко-географічне положення.

Урбанізована система існує, оскільки кожен її елемент здійснює властиву йому функцію, виконує свою «системну» функцію. Причому, якщо система відтворює себе на основі кількісних показників, функціонування тотожне ростові; якщо функціонування супроводжується прогресивними змінами структури системи – відбувається розвиток.

Урбанізована система відрізняється від інших складних систем (наприклад, автомобіль чи телефон теж є складними системами) властивостями й масштабом наслідків їхнього ігнорування. Серед множини властивостей виділимо ті, які, на нашу думку, мають найбільше значення і вплив яких на сьогоднішні міста зростає.

Динамічна складова розкриває тенденції розвитку та закономірності зміни структури урбанізованої. Для них характерний феномен нелінійності та неврівноваженості. Урбанізовану систему можна зарахувати до класу гіперскладних систем, характерними ознаками яких є наявність інтелектуальної, технологічних, екологічних, естетичних, історичних та інших складових, відносин і зв'язків. Зі зростанням складності збільшується кількість можливих шляхів її подальшого розвитку, ускладнюється процес прогнозування та обґрунтування шляхів розвитку. Для всебічного її дослідження потрібно оперувати великим обсягом різнорідної інформації. Важливо також для розв'язання соціально-економічних задач ширше залучати сучасні методи багатокритеріальної оцінки властивостей систем та інші ефективні методики суміжних наук.

Ергатичність системи демонструють поведінку, що суперечить інтуїтивним уявленням. За впливу на той чи інший елемент міста або за його зміни внаслідок еволюції в місті розгортається складна «ланцюгова реакція» зі значною множиною наслідків. Відповідно постають завдання управління розвитком міста (наприклад, обмеження або, навпаки, стимулювання росту), під час вирішення яких треба передбачити можливі наслідки запропонованих рішень. Емерджентність вказує на наявність в урбанізованих системах особливих властивостей, що не властиві її підсистемам і блокам, неможливість зведення властивостей системи до суми властивостей її компонентів, тобто наявність у системи особливих властивостей, які відсутні у її складових (підсистемах). При утворенні системного цілого утворюється інтеграція, яка підпорядковується іншим законам функціонування.

Урбанізовані системи є відкритими. Їм властивий метаболізм, тобто обмін енергією та інформацією з навколишнім середовищем, без чого вони не можуть існувати. Однією з головних тенденцій розвитку міст є намагання максимально використати зовнішнє середовище. Тут може відбуватись паразитування одних систем на інших, а відповідно, постає вимога до розробки системи заходів

ефективної взаємодії урбанізованої та інших систем суспільства (особливе значення має взаємодія урбанізованих систем із аграрною та рекреаційною підсистемами, питання ефективної організації приміських територій та форм територіального зростання міст). Унікальність системи вказує на відсутність повних аналогів побудови та поведінки, або їхня кількість настільки незначна, що на практиці ними можна знехтувати. Відповідно ця складова виявляється вирішальною в стратегічному плануванні. Складнопередбачуваність – навіть найдетальніші знання морфології та функцій міст не дозволять точно передбачити їхню поведінку та об'єктивно спрогнозувати всі параметри розвитку. Розвиток системи не може відбуватись єдиним шляхом, навіть коли вона не підпадає під дію невідомих сил, випадковостей та непередбачуваних факторів. Причиною цього є також знання, інтелект, цінності, людини, у першу чергу в тих, хто приймає рішення щодо вибору варіантів та рішень розвитку міст.

Слід виділити властивості, що притаманні окремим складовим системи. Так економічна складова характеризується низкою економічних процесів, орієнтованих на короткострокові вигоди, які спричинюють соціальні та екологічні втрати. Для соціальної складової характерними є потреби, інтереси і конфліктність. Простір, який характеризується значною інерційністю, але створює значні стимули для економіки та соціальних процесів. Забезпечення їх взаємоузгодженого характеру є умовою досягнення завдань інтегрованого розвитку.

Отже, в завдання системного аналізу стану та обґрунтування інтегрованого розвитку входять: структуризація урбанізованої системи; обґрунтування множини кількісних і якісних показників, які описують властивості системи; виявлення і оцінка основних взаємодій, що виникають на стику соціально-економічних і просторових характеристик системи; визначенні потенціалу системи та можливих ефектів, а також втрат потенціалу внаслідок недосконалості управлінських рішень у розвитку урбанізованих систем. На цих

вихідних положеннях розроблено методики аналізу та оцінки стану урбанізованих систем, алгоритми та методики обґрунтування стратегічних та локальних та рішень розвитку урбанізованих систем.

1.3. Інституційно-організаційне забезпечення інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Якщо ми хочемо, щоб міста виконували свою роль драйверів економічного і соціального розвитку, цим проблемам повинно бути знайдено рішення за допомогою ефективного інституційно-організаційного забезпечення. Головні напрями, цілі і пріоритети щодо розвитку урбанізованих систем регулюють численні закони, а також нормативні документи та методичні рекомендації у сфері регіональної політики, містобудівної діяльності, діяльності органів місцевого самоврядування та бюджетної політики. Ці законодавчі та нормативно-правові акти можна умовно поділити на чотири групи. Перша група регулює процедурні питання, пов’язані з реалізацією повноважень органів державної виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, інших суб’єктів соціально-економічної і містобудівної діяльності на територіях. Друга група містить правові, економічні та організаційні засади формування органами виконавчої влади та місцевого самоврядування цілісної системи прогнозних і програмних документів економічного і соціального розвитку України, окремих галузей економіки та окремих адміністративно-територіальних одиниць і містобудівної документації, що призначена для управління територіями. Третя група регламентує галузеві суміжні види діяльності (зокрема вимоги щодо використання і розпорядження земельними ресурсами, вимоги до планування і забудови територій, екологічні вимоги та ін.), що стосуються управління розвитком урбанізованих систем. Четверта група регулює питання доступу до публічної інформації, систему зберігання і використання геопросторових даних про територію, участь громадськості в управлінні територіями.

Попри численні закони, а також нормативні документи та методичні рекомендації на практиці має місце невідповідність між просторовим і соціально-економічним розвитком міст та територій, недотримання вимог містобудівної документації (схем планування території на регіональному рівні, генеральних планів населених пунктів) під час здійснення інвестиційних програм і заходів. Два ключових документи, в яких визначено головні цілі розвитку міст України зорієнтовані на різні критерії щодо розвитку населених пунктів (рис.1.4).

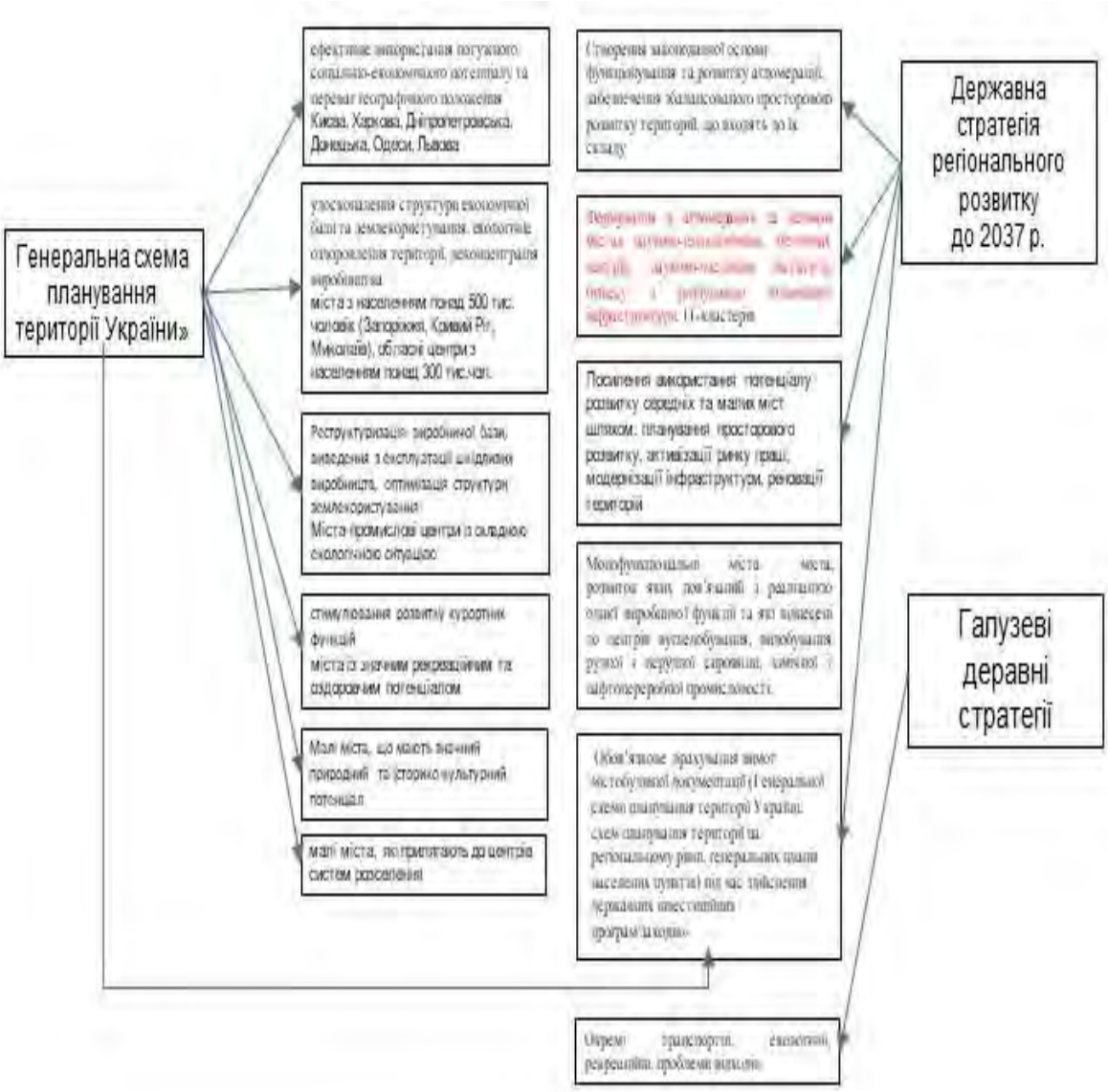


Рис. 1.4. Цілі державної політики у розвитку міст

Джерело: авторське згрупування

У Генеральній схемі планування території України визначені завдання перспективного розвитку населених пунктів різного типу, намічені заходи щодо зміцнення економічної бази, які передбачалося реалізовувати за рахунок централізованого державного регулювання, що вимагало значних коштів. Натомість, за ретроспективний період відбулася структурна зміна економіки України, що відобразилося на завданнях та функціях центральних органів виконавчої влади, відповідальних за регіональний, економічний, промисловий та інший розвиток держави. Зросла роль та значення місцевих органів влади, а також окремих недержавних інвесторів. На порядок денний постало питання пошуку ресурсів і можливостей на рівні окремих регіонів, громад та населених пунктів. Це напряму пов’язано із функціонально-господарською типізацією населених пунктів [188].

У Державній стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 рр. [51] зазначено, що об'єктом державної політики є агломерації (чисельністю населення від 200 тис. осіб і більше), великі міста (з чисельністю населення від 100 тис. осіб і більше), середні міста (від 50 до 100 тис. осіб), малі міста (з чисельністю населення до 50 тис. осіб), монофункціональні міста. На мою думку це є більш правильним, оскільки не важливо, якого типу чи розміру є місто, уявлення про комфорт життя в ньому і алгоритми вирішення проблем, з якими воно щодня стикається - одні й ті ж: стратегії однаково працюють і в містах-мільйонниках, і в містах, з населенням 50 тис.осіб. У них лише різний зміст, акцетування на потреби і ключові проблеми конкретного міста.

Реалізація державної регіональної політики в регіонах України сьогодні пов’язана із застосуванням інтегрованого підходу до розробки та реалізації регіональних стратегій, сутність якого визначено в «Методиці розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації» і трактується як «підхід, який передбачає поєднання секторальної (галузевої), територіальної (просторової) та управлінської складових державної регіональної політики» [207]. Інтегрований розвиток урбанізованих систем обумовлює застосування нового підходу до

реалізації його стратегічної політики та базується на використанні міждисциплінарного підходу до визначення просторових (на основі розроблення містобудівельної документації), соціально-економічних а екологічних пріоритетів розвитку територій. Важливо, що міждисциплінарний підхід передбачає координацію галузево-секторальних і регіональної політики, врахування взаємних впливів різних видів економічної діяльності на соціально-економічний розвиток територій, узгодження рішень в сфері просторового планування і програм соціально-економічного розвитку.

Серед інституційно-організаційних інструментів інтегрованого розвитку урбанізованих систем вагома роль відводиться системі соціального і просторового планування. Саме за допомогою системи планування досягаються середньострокові і довгострокові цілі і завдання з урахуванням колективного бачення і раціонального розподілу ресурсів для їхнього вирішення, максимально ефективне використання коштів місцевих бюджетів завдяки продуманості рішень про інвестиції в інфраструктуру і послуги, захисту навколишнього середовища. Планування забезпечує економічний розвиток і досягнення соціальних цілей у межах урбанізованих територій, створює основу для співпраці між владою, приватним сектором та громадськістю. Досвід зарубіжних країн показує, що правильне планування може бути простим, реалізованим, гнучким і таким, що відповідає місцевим потребам. Влада міст повинна володіти достатнім потенціалом для того, щоб допомогти жителям досягти згоди з приводу перспективних шляхів розвитку, зміцнювати соціальну довіру, а також вирішувати конфлікти інтересів у разі їхнього виникнення, включно із земельними суперечками. Саме за наявності достатнього організаційного, професійного, інституційного забезпечення процесу планування розвитку урбанізованих створюються можливості для розвитку, які несе зі собою урбанізація, а саме: досягнення значної економії, підвищення продуктивність праці, сприяння обміну ідеями і просувати інновації [305].

Відзначимо, що невідповідність між документами соціально-економічного розвитку міст (концепцій та стратегій розвитку) та містобудівними документами

(схеми та проекти районного планування адміністративних областей чи територій, генеральними планами міст), що склалась в українській практиці знижує можливості ефективного використання потенціалу урбанізованих систем. Містобудівна документація частково враховує соціально-економічні умови складеної ситуації, проте із-за своєї трудомісткості розробляється (оновлюється) на період не менше 20 років. До прикладу, Генеральна схема планування території України розроблялася у 2002 р. Термін дії закінчився у 2020 р. За 20-річний період, що минув з часу її розроблення, у розвитку територій із 37 заходів повністю реалізовано лише 14, частково – 13, і не реалізовано взагалі – 10 [59]. Ступінь забезпеченості містобудівною документацією знижується по мірі зниження значення одиниць планування в ієрархії адміністративно-територіального устрою України. Якщо області та обласні центри мають порівняно високі показники забезпеченості містобудівною документацією – 70% і 50%, то міста обласного і районного значення відповідно 48 і 24 % [59]. При цьому слід враховувати час розроблення та затвердження відповідної містобудівної документації – від 18 до 77% різних видів документації розроблено ще за радянських часів, тоді як успішний розвиток населених пунктів і територій вимагає урахування сучасних динамічних змін політичних, соціальних, економічних та технологічних умов їх розвитку [59]. Тобто генеральні плани, які затверджені більше ніж 5 років тому на цей час, як правило, потребують проведення ретельного аналізу та внесення відповідних змін. В той же час Стратегії соціально-економічного розвитку оновлюються часто, як правило, у зв’язку зі змінами органів місцевого самоврядування. Таким чином існує часова неузгодженість цих документів. Інша особливість полягає у процедурах узгодження та прийняття цих документів. Стратегії затверджуються за простішою схемою в залежності від обумовлених вимог, в той час процедура обговорення, узгодження та затвердження містобудівної документації ускладнена.

Неузгодженість між основними документами, які регулюють соціально-економічний розвиток і просторову організацію урбанізованих систем

спричиняє незбалансованість і низьку адаптацію розвитку територій до сучасних соціально-економічних процесів та викликів внутрішнього і зовнішнього впливів, особливо у великих містах, де відбуваються інтенсивні процеси урбанізації. З адміністративною реформою темпи розвитку міських та сільських територій значно вирізняються. Міста мають більший економічний потенціал, а отже, кращі умови для розвитку бізнесу, що в умовах децентралізації суттєво збільшує доходи місцевих бюджетів і поліпшує рівень життя таких міст, насамперед це стосується міст обласного значення. Розпочатий у 2015 р. процес утворення об'єднаних територіальних громад задав вектор для прискорення сільського розвитку завдяки можливості входження в одну громаду міста (селища, яке належить до категорії міських населених пунктів) та сільських територіальних громад навколо міста. Такі громади показали свою перевагу перед іншими типами об'єднаних територіальних громад, у яких об'єдналися лише сільські територіальні громади [8].

У зв'язку із запровадженням нових підходів до системи стратегічного планування, яка передбачає обов'язкове врахування просторових та соціально-економічних пріоритетів розвитку території із обов'язковим залученням усіх зацікавлених сторін, з'являється реальна можливість подолати розірваний зв'язок між цілями соціально-економічного розвитку і містобудівною діяльністю та створити основу для забезпечення реалізації завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Йдеться перш за все про адміністративну реформу і прийняття Законів України «Про добровільне Об'єднання територіальних громад» № 157-УІІІ від 05.02.02015 р., «Про внесення змін до Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» щодо добровільного приєднання територіальних громад сіл, селищ до територіальних громад міст республіканського Автономної республіки Крим, обласного значення» № 2379-УІІІ від 03. 04. 2018 р. та ін., якими удосконалюється розподіл фінансових ресурсів з урахуванням фактичної чисельності населення об'єднаних громад, вирівнюються доходи на душу населення і відповідно видатки на задоволення потреб, перенесення на місцевий рівень можливості для міст самостійно

визначати власні пріоритети розвитку відповідно до наявних ресурсів та економічного потенціалу співмірно для економічних, соціальних і екологічних потреб [209].

В Державній Стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки, сформульовані інтегральні національні цілі, що визначатимуть стратегічні напрями політики держави до 2027 року. Вона передбачає створення взаємопов'язаної системи планування просторового розвитку держави на основі оновленої Генеральної схеми планування територій України та містобудівної документації регіонального і місцевого рівня [219]. У 2020 році Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» від 17 червня 2020 року № 711-IX врегульовано низку питань стосовно планування територій, використання земель. Закон набирає чинності у липні 2021 року і суттєво змінює правила планування територій, визначення та зміни цільового призначення земельних ділянок, встановлює нові вимоги щодо примусового відчуження земельних ділянок з мотивів суспільної необхідності громад. Насамперед, маються на увазі положення про надання широких прав органам місцевого самоврядування та можливості здійснювати просторове планування територій – це інструмент розумного управління для органів місцевого самоврядування, при якому завдяки застосуванню геопросторових даних є можливість прозоро і оперативно приймати рішення щодо забезпечення життєдіяльності громади у будь-якій сфері.

Важливим є також запровадження на законодавчому рівні зміни в структурі документації, порядку формування ключових планувальних документів: Комплексного плану просторового розвитку територіальної громади, Концепції інтегрованого розвитку території територіальної громади, Стратегічного плану громади [207]. Зазначені документи доцільно розробляти паралельно, узгоджуючи інтереси держави, регіону, території, бізнесу та населення. При цьому є реальна можливість узгодження структури, елементів, оцінки ресурсів, напрямів та пріоритетів під час розроблення їх різними установами і фахівцями, що є гарантією стійкості, послідовності, системності та

ефективності на засадах комплексного підходу сталого розвитку території для майбутніх поколінь. Концепція інтегрованого розвитку територій повинна максимально враховувати потреби мешканців, їхні пропозиції повинні ретельно обговорюватись, бути обґрунтованими, адже «територіальні громади як адміністративно-територіальні одиниці базового рівня найефективнішими в суспільно-економічному аспекті будуть тоді, коли жителі відчуватимуть спільність інтересів щодо вирішення завдань місцевого значення у комплексі з урахуванням потреб найменшого домоволодіння та селянського господарства, місцевого бюджету, разом з великими підприємствами, які використовують природно-ресурсний потенціал для власної комерційної діяльності на території громади» [9]. Таке твердження якраз відповідає підходам інтегрованого розвитку, тобто поєднання, взаємозв’язки і взаємопроникнення інтересів усіх мешканців, суб’єктів та об’єктів, що присутні на території громад. Складність виникає на практиці збалансування просторових і соціально-економічних взаємодій у розвитку урбанізованих систем.

Аналізуючи порівняння підходів до розроблення у вищезазначених документів, можна зазначити як спільні, так і відмінні підходи до їх розроблення (додаток Б). Спільними для цих документів є: дотримання принципів цілісності і нерозривності території, взаємоузгодження показників оцінки ресурсного потенціалу громад, узгодження та взаємозв’язок із системою просторового та соціально-економічного планування на державному та регіональному рівнях; дотримання засад прозорості, відкритості та доступності для жителів громади та інших зацікавлених осіб. Відмінними ознаками є низка неузгоджень, зокрема різні підходи до формування структури та елементів аналізованих документів, а також в окремих випадках використовуються різні вихідні дані для аналізу та базової основи дослідження території, складно визначити основні цілі та завдання на місцевому рівні, планування яких можливе за умови використання положень комплексного просторового планування.

У контексті зазначених документів особливої уваги заслуговують завдання теоретично обґрунтованого визначення напрямів, підходів та механізмів

інтегрованого розвитку урбанізованих систем, які повинні бути ключовими структурно-формувальними елементами території громади (рис.1.5).

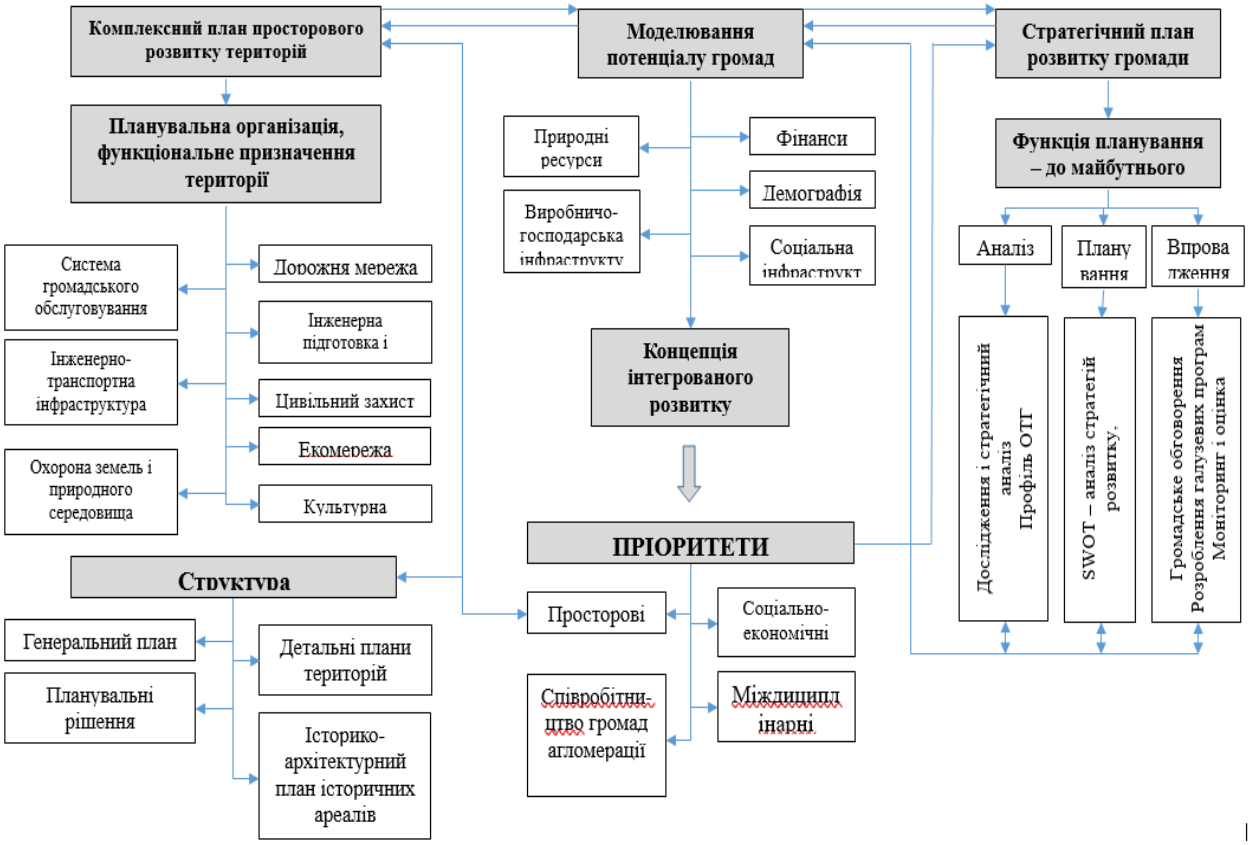


Рис. 1.5. Схема взаємозв’язку структурних елементів стратегічних документів розвитку територіальних громад

*Джерело: авторська розробка

Запропонована Схема структурних елементів стратегічних документів розвитку територіальних громад відображає засоби розвитку та ефективного використання ресурсів території, які умовно можна розділити на економічно-фінансові, територіально-містобудівні, юридично-правові та організаційно-управлінські. Всі вони тісно переплітаються та органічно доповнюються. Всі вони тісно переплітаються та органічно доповнюються. Вибір пріоритетів розвитку урбанізованих систем, черговість, етапність їхнього втілення повинні бути синхронізовані з внутрішніми взаємозв’язками всередині концептуальних

моделей як у просторовому, так і в часовому вимірі, але суворо орієнтуватись на положення Комплексного плану просторового розвитку територій, його проєктні рішення стосовно віднесення земель до відповідних категорій; меж та правових режимів використання історико-культурної спадщини; потреб у будівництві житла; центрів обслуговування та інших відомостей Комплексного плану просторового розвитку територій [161].

Для прикладу, такий пріоритет соціально-економічного розвитку як підвищення інвестиційної привабливості території повинен враховувати показники Комплексного плану територіальної громади: величину та вартість земельних ресурсів, дорожню мережу, інженерно-транспортну інфраструктуру, інженерну підготовку та благоустрій, цивільний захист території та населення від небезпечних природних і техногенних процесів, охорону земель та інші компоненти, на які звертають увагу інвестори, приймаючи рішення у разі вкладання коштів у інвестиційні проєкти. Під час формування прогнозу надходження фінансових ресурсів території у Стратегії розвитку громад, що є ключовим показником реальності її втілення, необхідно опиратись на потенціал громади, оскільки стан елементів цих моделей є джерелом наповнення бюджету громади. Проведення SWOT-аналізу території, визначення сильних, слабких сторін, можливостей та загроз буде найбільш реалістичним, якщо будуть враховані Генерального плану населеного пункту, тобто стратегічне бачення розвитку громади. Це базова функція, пізнаваність громади в зовнішньому середовищі, яка відображається в її основних географічних, економічних, соціальних, історико-культурних характеристиках, що однозначно мають місце у структурі Генерального плану населеного пункту та Комплексного плану територіальної громади.

У зв’язку з відсутністю Методичних рекомендацій розроблення Концепції, затверджених в установленому порядку, пропонуємо використати методологічний підхід застосування концептуально-структурного моделювання,

зокрема, концептуально-структурні моделі ендогенного потенціалу територіальної громади містять теоретичне узагальнювальне твердження як один із способів планування розвитку громад [7].

Практичне застосування підходів моделювання в кожній урбанізованій системі матиме свої особливості, перелік і значення показників виробничо-економічного потенціалу, ресурсної бази тощо, які в усіх громадах однозначно фокусуються на формуванні фінансового потенціалу як основного засобу розвитку. Моделювання залежностей всередині самої окремої моделі обов’язково відбудеться у взаємодії, інтеграції, фокусуванні та поєднанні, що в результаті стане інтегрованим сполученням вибору конкретного пріоритету. У такому випадку виникає реальна можливість донести до жителів громади інформацію про пріоритетність розвитку не тільки за загальними ствердженнями, на кшталт «покращення рівня життя населення» чи «підвищення конкурентоспроможності території», а залучити громаду до обговорення на основі науково обґрунтованих розрахунків та показників.

Отож, визнання на законодавчому рівні єдності підходів до просторового та економічного планування розвитку територій територіальних громад та доцільність одночасного (паралельного) розроблення Комплексного плану, Концепції та Стратегії гарантує здійснення просторового планування на основі прозорого та неконфліктного, виваженого, завдяки створенню Концепції, підходу щодо врахування громадських та приватних інтересів у стратегічному сталому розвитку територій. Передбачається, що буде забезпечено інтегрований розвиток, тобто реальний зв’язок та взаємозалежність програм соціально-економічного розвитку, у т.ч. Стратегій розвитку громад, які повинні будуватись на основі положень документації просторового планування.

Для з'ясування причин, що визначають зростання ролі інтегрального підходу в розвитку урбанізованих систем необхідно оцінити чинники і процеси, масштаби розвитку яких вимагають принципово нових рішень.

Істотні зміни у трансформації забудованих земель. Площа земель сільських населених пунктів у порівнянні із 2000 роком зросла майже утричі, а площа міських поселень – лише на 25%. Збільшення площі сільських поселень відбувалося стрімкими темпами у приміських зонах великих міст, насамперед Києва за рахунок переведення земель із категорії сільськогосподарських угідь в категорію забудованих, неадекватному зростанню меж населених пунктів [191]. Така ситуація тягне за собою неефективне використання земельних ресурсів, надлишкові витрати на утримання та експлуатацію транспортної та інженерної інфраструктури, а також скорочення потенціалу для зростання функціональної міських територій, оскільки при низькій щільності населення не може бути забезпечений інтенсивний потік відвідувачів об'єктів торгівлі та послуг, необхідний для розвитку підприємств малого бізнесу в цій сфері. І навпаки ущільнення забудови, особливо це стосується територій зі складеною архітектурою (історичні центри міст), зазнають посилення просторового безладу і вилучення громадського простору. Особливо така ситуація загострюється в просторах з високою історичною цінністю забудови, де формуються вимоги до поверховості й архітектури житлових будинків у межах, прилеглих до охоронних зон історичного центру міста.

За словами вітчизняних урбаністів, які подають фахову оцінку тим процесам, що відбуваються в просторі міст «містобудівний процес перетворюється в процес освоєння під забудову окремих майданчиків, якщо замість процесу формування повноцінного міського середовища, відбувається будівництво квадратних метрів, це не тільки порушує століттями яка складається логіку міського розвитку, але в кінцевому рахунку, негативно позначається на економіці. Надмірне переущільнення найбільш привабливих для інвестицій історичних центрів міст веде до неминучої втрати цієї самої привабливості для потенційних споживачів через зниження культурологічних, естетичних і екологічних якостей середовища, скорочення площ зелених насаджень,

ускладнення пересування транспортних засобів, умов паркування, відповідно, зниження прибутковості від створюваної нерухомості, про що свідчать численні приклади і у нас, і за кордоном” [28, 49, 88].

М. Габрель, аналізуючи зміни в просторі міст, і Львова зокрема, вказує на порушення функціональної структури міст, що проявляється у втраті містобудівної культури; погіршення екологічних умов та діяльності із збереженням історичної спадщини [29]. За словами вченого: «відбувається поступове витіснення мешканців за межі престижних районів представниками новосформованого «вищого» соціального складу та створення в містах оазів багатства. Створюються умови, за яких виділяються простори кращі (атрактивніші) у функціональному, суспільному й естетичному планах, і простори гірші (низької атрактивності)». Так території наявних промислових комплексів, що перебувають в межах міста, втратили свою первинну функцію і творять протиріччя між потребами мешканців міста й складеною структурою міського простору. Історичні центри міст переживають функціонально-просторову кризу, яка полягає у втраті ними містоутворювальних функцій: житлової, торгової, послуг, а також функцій вищого рівня — адміністративної й промислової, але зростає роль громадського простору, підвищення його «атракційності» – розбудова великої кількості закладів торгівлі та громадського харчування. Характерним є повернення уваги та «нових відкритів» міського центру як громадського простору для проведення часу і спілкувань мешканців (зростанням вимог комфортності, автентичності, естетичності). Зникають традиційні громадські простори – кожен творить власну частину міста, а також виникають нові форми громадської активності в містах та мультимодальність міського громадського простору (майдани) [29].

Характеризуючи просторові зміни під впливом урбанізаційних процесів в державі слід особливу увагу звернути увагу на формування агломераційних просторів. Вони являють собою компактно розвинуту сукупність поселень, що

групуються навколо одного, або кількох центрів та об’єднуються різноманітними інтенсивними зв’язками, формуючи при цьому складну і динамічну суспільно-територіальну систему. За словами професора, доктора архітектури М. Дьоміна, «агломерація – це територіальна концентрація багатьох поселень, які фактично зрослися між собою у безперервний, неструктурований ні юридично, ні організаційно, ні планувально несформований простір — урбанізований ареал» [49]. Навели саме це визначення, щоби акцентувати на стихійному формуванні агломерацій у процесі, на який впливає дуже багато чинників. Проблема управління розвитком міських агломерацій потребує державного законодавчого та містобудівного регулювання, зокрема визначення принципів і механізмів регулювання відносин територіальних громад в межах міських агломерацій, гарантій і відповідальності учасників міської агломерації, а також форми їх підтримки державою.

Транспортна інфраструктура в умовах постійного зростання рівня автомобілізації вимагатиме формування системи транспортних комунікацій та споруд усіх видів, здатних забезпечувати функціональну цілісність і соціально - економічні взаємозв'язки в межах міст, між собою, іншими населеними пунктами та об'єктами відповідної системи розселення - першочергове завдання, вирішення якого впливає на функціонування і розвиток всієї системи міста. У Міністерстві інфраструктури України оцінюють інвестиційні потреби транспортного сектору на рівні 20-25 млрд. дол. США до 2030 року [142]. Недостатній рівень розбудови комунікаційних зв’язків, зокрема розбудови транспортної інфраструктури веде до обмеження мобільності населення. Громадський транспорт з позицій екологічного впливу на природне довкілля й енергозатрат є найефективніший, тому в умовах енергетичної кризи та обмеженості певних енергоресурсів, складності екологічної ситуації в містах повинна проводитись протекціоністська політика стосовно його розвитку.

Зросла роль інформаційно-комунікаційної інфраструктури, яка має потенціал вирішення багатьох міських проблем. У період між 2005–2020 роками кількість користувачів Інтернету зросла на 340%, досягнувши 4,2 мільярда в 2020 році, що становить 54% всього населення світу. До 2040 року 88% світового населення користуватиметься Інтернетом [336]. Тут можемо спостерігати такий діапазон рішень: від жорстких технологічних у сфері енергоефективності (відновлювані джерела енергії, транспорт, безпека тощо) до м'яких (для соціальної взаємодії, участі громадян, або глобальні системи управління для міських адміністрацій, гнучкість ринку праці). Інформаційно-комунікаційна інфраструктура потрібна для забезпечення вимог бізнесу, доступності соціальних сервісів та адміністративних послуг.

Слабкий зв'язок між питаннями просторового розвитку території та його економічним розвитком обмежує економічний потенціал і позначається на здоров'ї, можливостях та добробуті мешканців міст. Прицьому згідно з рейтингом комфортності міст України, який щорічно проводить журнал «Фокус» за певними критеріями (економічний стан і легкість пошуку роботи, розвитку транспортну інфраструктуру, тривалість життя; мобільність населення, екологію і безпеку), то «у 2020 році для багатьох українців суттєво змінилися уявлення про комфортність життя в містах. Зокрема сьогодні для мешканця міст на перше важливішою є розвинута система охорони здоров'я, а не кількість банкоматів». Тому наша країна, як би ми цьому опиралися, вступає на новий рівень оцінки добробуту, за яким фінанси стають не єдиним критерієм комфорту [229].

Серед важливих елементів якості життя особлива роль належить рівню прозорості місцевої влади, за якого громадянам забезпечується право та реальна здатність мати доступ до інформації, розуміння ними процесу ухвалення рішень через залученість до вироблення та імплементації політик, а органи влади, усвідомлюючи важливість відкриття інформації і залучення громадськості,

проактивні в цьому процесі. Низький рівень залучення та недостатнє інформування жителів території щодо прийняття тих чи інших рішень розвитку, нерідко необізнаність членів громади спричиняє соціальну напругу, навіть радикальні дії, що шкодять самій громаді [159].

Проте рейтинги не вичерпують всієї множини завдань, які необхідно вирішувати для забезпечення якості життя. Міста як центри концентрації населення, благ і матеріальних ресурсів мають ширші можливості для задоволення потреб населення завдяки розвинутій інфраструктурі. Крім цього, міста, які є центрами міжобласної, обласної та міжрайонної системи розселення, забезпечують потреби населення в послугах унікального, епізодичного й спеціалізованого періодичного попиту (культури, освіти, дозвілля, надані університетами, музеями, театрами тощо) [31, 68]. Водночас слід враховувати і значні зміни в акцентах якості життя, що потребуватимуть розширення спектру рішень у сфері створення повноцінного і різноманітного життєвого простору умов проживання, екології, доступності до побутових послуг, дозвілля та відпочинку, безпекові та естетичні характеристики середовища.

Однією із соціально важливих – проблема забезпеченість населення житлом, що визначально впливає на якість і рівень життя мешканця міста. Саме житло – фундаментальна цінність людини. Воно виконує соціальну й економічну функції, визначає матеріальні й суспільні умови, в яких живе людина. Якість житла, його площа та розміщення – творять умови функціонування особи, сім’ї та спільноти (суспільства). Системні зміни, які відбулися в Україні після 1989 року, в особливий спосіб вплинули, зокрема, на сферу житлового будівництва: відбулася принципова зміна житлової політики держави. Вплив держави на розв’язок житлової проблеми став мінімальним. Відмовившись від попередніх форм фінансування житлового будівництва, держава водночас зняла обмеження (організаційні, правові) щодо участі громадян у вирішенні потреб житла. Перехід на засади ринкової економіки стосовно житла обумовив: зростання реальних

затрат на житлове будівництво й вартості ділянок під забудову; появу нової групи інвесторів, що споруджують житло для оренди чи продажу; введення ринкових відносин в управління житловим фондом; зміну системи фінансування житлового будівництва (держави, комунальних і громадських структур, приватних інвесторів, іпотечних кредитів тощо); розосередження житлової політики (серед об'єктів, інституцій і зацікавлених груп на житлову політику зростає вплив підприємницьких структур). Зростання кількості нерозв'язаних проблем у сфері житлового будівництва в містах потребуватиме системи рішень (управлінських, економічних, архітектурно-урбаністичних тощо), для створення умов доступності житла і послуг для всіх суспільних груп, визначення структури, потреб та розміщення житла, зокрема і соціального, в просторі міста; формування якісних стандартів усіх компонентів житлового середовища є особливим пріоритетом стратегічної політики міст.

У 2012 році була прийнята програма президента «Доступне житло». Для її подальшого розвитку в 2017 році прийнято Постанову КМУ «Про внесення змін до порядків, затверджених постановами КМУ від 11.02.2009р. №140 та від 29.02.2012р. №193 про забезпечення доступним житлом учасників АТО і внутрішньо переміщених осіб» [22]. На виконання цієї програми при розробці щорічних програм економічного та соціального розвитку регіонів та населених пунктів необхідно передбачати завершення робіт на «заморожених» об'єктах та будівництво «доступного житла». При обгрунтуванні стратегій розвитку необхідно передбачати ділянки для розміщення «доступного та соціального житла».

Великий пласт проблем, які потребують вирішення, пов'язані з екологічними питаннями. Серед ключових екологічних проблем українських міст - забруднення повітря, низька якість водних ресурсів, невирішеність проблеми утилізації відходів. Україна входить у трійку найбільших джерел викидів SO_2 в Європі (на світовому рівні — у топ-25). І це незважаючи на те, що

за останні кілька років Україна скоротила викиди від спалювання вугілля – одного з головних джерел утворення SO_2. На стаціонарні джерела (промислові підприємства) припадає 60% викидів забруднювальних речовин в атмосферу, 40% викидів надходять від транспорту [191].

Згідно з прогнозами провідних міжнародних наукових центрів з дослідження клімату, протягом наступного століття температура підвищиться на 2-5 °С. У 2019 році було найбільше проявів та наслідків зміни клімату для України – аномально тепла зима, а отже, і критично низький рівень водності в річках. У разі бездіяльності, за даними Світового банку, якщо не відбудеться кардинальних змін в економіці, способах виробництва і рівні споживання, середньорічна температура в Україні до 2100 року може підвищитися на 3,2–4,5 °С. [51]. Хоча неможливо передбачити, як ці зміни вплинуть конкретно на міста України, цілком ймовірно, що вплив тепла матиме серйозні наслідки для якості життя в містах, спричинить дефіцит води. Така ситуація є серйозним викликом для кожного з українських міст. Ситуацію загострює те, що місцям розташування найпотужніших споживачів води відповідають найменші запаси водних ресурсів (передусім південноукраїнські райони). У дев’яти регіонах України для питних цілей використовують привезену воду – у Дніпропетровській, Донецькій, Запорізькій, Івано-Франківській, Кіровоградській, Миколаївській, Одеській, Полтавській та Херсонській областях ситуація ускладнюється погіршенням якості водних ресурсів з боку промислових підприємств (894 млн. куб. м), житлово-комунального сектора (538 млн. куб. м) [167]. Україна підписала та ратифікувала Паризьку угоду у 2016 році. Її мета – утримати зростання середньої світової температури на рівні нижче +2 °С. Відповідно до Паризької угоди кожна країна-учасниця подає свій внесок щодо скорочення викидів парникових газів та переглядає їх раз на 5 років [51]. Це буде вимагати значних інвестицій у здійснення заходів з адаптації до змін клімату (наприклад, в технології

зрошування, створення стійких до перепадів температури видів, створення зеленої інфраструктури тощо).

Енергетичні питання, зокрема й стійкість, безпека постачання та забезпечення інфраструктури – особливо для електроенергії – безсумнівно ставатимуть все більш важливими. На національному рівні «Нова Енергетична стратегія України до 2035 року: безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність» визначальним завданням поставила виведення держави на рівень максимальної енергетичної незалежності, шляхом зниження енергоємності ВВП до 2035 р. [219]. Передбачено запровадження стандартів будівництва «пасивний дім», досягнення цільових показників скорочення викидів SO_2, NO_x та пилу; формування місцевих систем теплопостачання на основі економічно обґрунтованого врахування потенціалу місцевих видів палива, логістики постачання, регіональної та загальнодержавної енергетичної інфраструктури; можливості щодо вибору джерел і шляхів постачання первинних енергетичних ресурсів. Важливу роль у виконанні цього завдання будуть відігравати ядерна енергетика, гідроенергетика, вітрова енергетика та інші ВДЕ, що викидають найменшу кількість викидів парникових газів. Україна розглядає атомну енергетику як одне з найбільш економічно ефективних низьковуглецевих джерел енергії. Революційні технологічні новації очікуються у сфері транспорту [51].

Отже, дослідження проблем урбанізації вимагають дуже нагальних конструктивних рішень. Сукупність передумов, з якими стикаються міста, потребують цілісного та інтегрованого підходів, здатних задіяти різні інструменти і збалансувати різні інтереси та цілі. Звідси очевидна соціальна, економічна, географічна та містобудівна масштабність і складність завдань інтегрованого розвитку завдання. Усі проблеми взаємопов’язані – вирішення одних проблем може мати позитивні наслідки і навпаки – спричинити посилення або загострення інших. Неврахування або запізнення з вирішенням проблем,

необґрунтованість управлінських, містобудівних та інших рішень в соціально-економічному розвитку урбанізованих систем може спричинити поглиблення кризи, яка охопить інші сфери. В цілому проблеми обумовлюються неузгодженістю основних соціально-економічних та просторових характеристик. Саме ця неузгодженість є джерелом виникнення проблемних ситуацій. Відсутній системнй підхід до просторової організації та розвитку міст, коли вирішення якоїсь проблеми поглибить наявні або створить нові проблеми.

Висновки до розділу 1

1. Урбанізація розглядається як інтегроване комплексне явище, що є відображенням глибоких структурних зрушень в економіці та соціальному житті, проявляється в процесах зростання економічного потенціалу міст, характеризується збільшенням частки міського населення в державі та кількості людей, що ведуть міський спосіб життя, проявляється в збільшенні площі, щільності і поверховості забудови, змінах у використанні територій та формуванні інших (порівняно з традиційними) типів забудови. Розвиток урбанізації обумовлюють інтенсивні процеси, які при цьому можуть тривати і наростати: концентрація, диференціація та інтенсифікація видів діяльності, формування нових просторових структур розселення в оптимальних для розвитку ареалах, поширення міського способу життя на всю мережу населених місць. Темпи, форми, характер урбанізаційних процесів є відмінними в різних країнах і залежать від того, чи вони є стихійними, чи свідомо керованими.

2. Суперечливий характер процесів урбанізації проявляється у двох протилежних явищах: «переваги» і «кризи» урбанізму. Перевагами урбанізації є агломераційні ефекти, які виникають унаслідок концентрації населення, видів діяльності, капіталу. Вони створюють можливості для ефективного

функціонування економіки країни, зокрема розвитку виробництва з високою доданою вартістю, розвитку інновацій і технологій, забезпечують ефективність дії державних програм, впливають на розвиток сільських територій, забезпечують можливості для розвитку інфраструктури та комерційних інвестицій. Для населення – це можливість задоволення індивідуальних потреб у виборі місць праці, заробітної плати, широких комунікаційних зв'язках. Водночас неконтрольована урбанізація, без належної системи управління і планування загострює кризові стани міст, супроводжується неконтрольованим й незбалансованим розвитком забудованих територій (коли забудовані території зростають швидко, при цьому знижується щільність та рівень їх інфраструктурного забезпечення). Серед іншого, неконтрольована урбанізація посилює негативний екологічний вплив, інтенсивну експлуатацію природних ресурсів, соціальні конфлікти, які на сучасному етапі доповнюються новими викликами (нерівність, сегрегація, розривом зв'язків між урбанізацією та економічним зростанням, динамічною кризою передмість.

3. Інтегрований розвиток розглядається як процес досягнення економічних, соціальних, просторових, часових і екологічних довгострокових цілей, спрямований на вирішення таких ключових завдань: кількісних і якісних змін в містах, ускладнення просторової організації території, збереження природних ресурсів і захист навколишнього середовища, зближення різних суспільних груп, створення умов доступності для широких верств населення, як процес гармонізації відносин між різними соціальними групами, участі громадськості в питаннях планування і проєктування, реалізації різного роду заходів; прозорості роботи місцевої влади, усунення територіальних диспропорцій.

4. Для системного представлення і розробки прикладних методик для дослідження, а також виходячи з розуміння явища урбанізації як економічного, соціального і містобудівного процесу, обґрунтовано інтегровану структурно-логічну модель урбанізованої системи в основу якої покладено ідеї

багатомірного простору, динамізму, функцій, зв'язків, розроблених в межах економічної, соціальної, містобудівної і географічних наук. Урбанізована система розглядається як складна соціально-економічна, динамічна територіальна система, що формується соціальною, економічною та просторовою, управлінською складовими, а також акумулює і синтезує множину ознак, які властиві процесам урбанізації: види діяльності, розмір, щільність і спосіб життя; характер використання землі, ступінь розвитку транспортної та технічної інфраструктури. Важливим елементом системи є підсистема управління, що містить управлінський персонал, а також інформацію, на основі якої приймаються рішення щодо підтримання ефективного функціонування системи і час, що дозволяє оцінювати сучасний стан і актуальність складових комплексу, а також прогнозувати їх розвиток.

5. Узагальнено та систематизовано інституційно-організаційні підходи щодо регулювання процесів розвитку міст і територій в Україні. Встановлено, що попри численні закони, а також нормативні документи та методичні рекомендації у сфері регіональної політики, містобудівної діяльності, діяльності органів місцевого самоврядування та бюджетної політики, на практиці має місце невідповідність між просторовим і соціально-економічним розвитком міст та територій, недотримання вимог містобудівної документації (схем планування території на регіональному рівні, генеральних планів населених пунктів) під час здійснення інвестиційних програм і заходів. Це шкодить державним, місцевим та суспільним інтересам, призводить до погіршення умов залучення інвестицій, неефективного використання земельних ресурсів та інфраструктури, втрати економічного потенціалу, незбалансованості і низької адаптації розвитку територій до сучасних соціально-економічних процесів і викликів внутрішнього й зовнішнього впливів.

6. Здійснено порівняння підходів до розроблення Комплексного плану просторового розвитку території територіальної громади, Концепції інтегрованого розвитку території територіальної громади та Стратегії розвитку

громади, які, відповідно до законодавства, повинні розроблятися паралельно, узгоджуючи інтереси держави, регіону, території, бізнесу, населення. Ідентифіковано як спільні, так і відмінні ознаки щодо їх розроблення. Спільними для цих документів є дотримання принципів цілісності і нерозривності території, взаємоузгодження показників оцінки ресурсного потенціалу громад, узгодження та взаємозв'язок із системою просторового та соціально-економічного планування на державному та регіональному рівнях; дотримання засад прозорості, відкритості та доступності для жителів громади та інших зацікавлених осіб. Відмінними ознаками є низка неузгоджень, зокрема різні підходи до формування структури та елементів аналізованих документів, а також в окремих випадках використовуються різні вихідні дані для аналізу та базової основи дослідження території, складно визначити основні цілі та задачі на місцевому рівні, планування яких можливе за умови використання положень комплексного просторового планування. У контексті зазначених документів особливої уваги заслуговують завдання теоретично обґрунтованого визначення напрямів, підходів та механізмів інтегрованого розвитку урбанізованих систем, які повинні бути ключовими структурно-формуючими елементами території громади.

РОЗДІЛ 2. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

2.1. Теоретичне підгрунтя інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Для забезпечення ефективного розвитку міст і територій, кожна держава має віднайти власну, ефективну саме для неї модель розвитку, визначати адекватні інструменти та успішно їх використовувати. Світова економічна думка створила багату теоретичну спадщину, що становить основу для таких пошуків, адже вони відображають уявлення вчених про явища, процеси й закономірності функціонування і розвитку міст.

Слід підкреслити виняткову складність і міждисциплінарний характер проблем соціально-економічного розвитку урбанізованих систем. Серед наук, що беруть участь в розробці методологічних основ і практичних рішень у розвитку територіальних систем, особливе місце займають такі сформовані теоретичні положення економічної теорії, регіональної економіки, теорії географії і соціальних наук та ін. Усі наявні роботи і наукові дослідження стосовно розвитку міст умовно розділимо на дві групи: економічні теорії та теорії урбанізму.

До групи економічних теорій належать фундаментальні праці з дослідження:

– теорій економічної науки та глобальних проблем суспільного розвитку – праці А. Сміта [236], Дж. Форрестера [40], Й. Шумпетера [275], Д. Аджемоглу [276], Е. Вайцзекера [17], Р. Вейда [21], А. Війкмана [17], Ч. Джонсона [23], Е. Райнерта [228], Дж. Робінсона [232], П. Ромеар [188], Д. Стігліца [251];

– трансформації національної економіки та формування політики структурної перебудови господарського комплексу України – праці В. Галасюка [33], О. Амоші [4], В. Вовка [25], Б. Гаврилишина [30], В. Гейця [27];

– теорії просторової економіки та економіки міст – праці М. Долішнього, О. І. Карого [86], Ш. Ібатуліна [78], Н. Павліхи [], Л. Шевчук [58], С. Шульц [15],

А. Осітнянко [179], М. Мельник [144], О. Гладкого [18], Г. Підгрушного [193], А. Саллівана [322], Ф. Котлера [97], П. Мерлена [152];

До групи урбаністичних теорій зараховано праці за такими напрямками:

– загальної методології містобудівної науки – праці М. Габреля [28], М. Дьоміна [45], О. Гутнова [45], Є. Клюшніченко [88], Г. Лаврика [136], З. Яргіної [279], Ю. Білоконя [14], Ю. Пітюренка [67], Г. Фільварова [259], Б. Посацького [198], Д. Ходжаєва [262], Б. Хорєва [74];

– загальної методології соціальних наук, громадівські теорії – праці Д. Флорида [262], Дж. Джекобс [56], Дж. Міля [178], Ф. Екарда [36], М. Вебера [19], Е. Глізера [36];

– теорії та практики географічних досліджень просторової організації міського життя, еволюції та функціонування міських систем різного рівня, систем розселення – праці О. Шаблія [272], М. Палехи [188], Г. Лаппо [35], О. Гладкого [35].

– теорії, що відображають роль технологій у розвитку суспільства – К. Шваба [305];

– сталого розвитку та взаємодії людини і навколишнього середовища – В. Вернадського [11], М.Медоуза [71], О. Грицай [88], М. Гродзинського [87], В. Глазичева [81], Г. Іоффе [88], К. Кондратьєва [123].

Зупинимося на основних парадигмальних зрушеннях в економічній теорії XXI століття, що є особливо важливими в контексті процесів урбанізації.

За словами провідного економіста у сфері економіки міст А.О'Саллівана традиційна економіка міст як наука сформувалася на перетині неокласичної економіки і економічної географії. Неокласична економіка стикається зі зростаючою критикою, оскільки багато її положень та принципів системно оскаржуються, що є особливо важливими в контексті процесів урбанізації. Наголошено на недосконалості парадигми неолібералізму, хибність і неспроможність неоліберальних підходів до управління економічними системами, у т.ч. урбанізованими.

У Римському клубі так артикулюють історичний трагізм поширення неоліберальної ідеології: «Поразка ринкової доктрини», коли під натиском грошей, тобто фінансових інтересів приватних компаній, розвалюються усі регуляторні механізми і нехтуються містобудівні норми, що призводить до диспропорцій у розвитку населених пунктів, погіршення екологічної ситуації, зростання ризиків життю та здоров'ю людей тощо. Варто наголосити, що гроші вже давно не обслуговують економіку, а керують нею. Неоліберальний вектор економічної політики, що утвердився з 1980-х років сформував спекулятивну економіку, де можна заробляти, не створюючи виробництво, нові робочі місця, призвів до збільшення нерівності між країнами внаслідок вільної торгівлі, оптимізації податків (бо є свобода руху капіталів), але його протилежність у вигляді кейнсіанського наративу, застерігають «римляни», матиме практично такі ж самі наслідки. Констатується «криза капіталістичної системи», яка складається з соціальної, політичної, культурної та інших криз [17].

Вищенаведене посилює непередбачуваність соціальних, економічних, соціокультурних екологічних наслідків, впливає на інтенсивність їхнього перебігу, а також ускладнює завдання, які постають перед владою під час формування політики розвитку міст. Якщо провести паралелі з урбаністикою, то нинішній розвал регуляторних механізмів під тиском «грошей» призвів до масової незаконної забудови міст багатоповерховим житлом, а повністю державне регулювання було наслідком перенасичення міста екологічно шкідливим виробництвом.

Висунуто ідеї щодо «спрощення змісту економічної науки». Економічна наука стала відірваною від реальності, від емпіричного підходу, критичний науковий підхід у науці заміщують математичними моделями, які маскують відсутність змісту або ідеалізують зміст економічної теорії, ігноруються важливі політичні, культурні, соціальні, психологічні змінні, необхідні для розуміння реальної поведінки систем [228]. Зокрема, вчені наголошують, що виникла низка помилкових ілюзій, серед них ілюзія «безмежності» економічного зростання. Не може бути безмежного економічного зростання у світі, який має фізичні межі.

Потрібно усунути фундаментальне протиріччя між природничими й економічними законами. Ніщо в природі не зростає постійно, натомість в економіці такий стан вважається нормою. Потрібно усунути фундаментальне протиріччя між природничими й економічними законами.

У Доповіді римського клубу «Come On! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети» підкреслюється, що «більше не можна вважати, що зростання автоматично призводить до покращення рівня життя» [17]. Вузький погляд на економічне зростання в поєднанні з глобалізацією створює сценарій, коли ми могли б спостерігати системний крах природних ресурсів нашої планети. «...догма про економічне зростання будь-якою ціною та надмірне й марнотратне використання природних ресурсів без урахування пропускної спроможності Землі викликають погіршення стану навколишнього середовища та вимирання видів». Автори наголошують на необхідності «врахування вартості природного капіталу», оскільки багато видів діяльності є прибутковими для інвестора (наприклад видобуток вугілля), проте збитковими для навколишнього середовища. Якщо це не змінити, ринкова економіка може зазнати справжнього фіаско, більше ніж економічна рецесія і економічна депресія. Вони додають, що «наші цілі повинні перейти від зростання ВВП та досягнення достатку до підтримання екосистем та покращення добробуту людини шляхом встановлення пріоритетів на базові потреби та зменшення нерівності» [17].

Г. Магстон та Й. Рандерс у книзі «У пошуках добробуту» наголошують на недосконалості ринкових механізмів. На відміну від класичної парадигми, яка підкреслювала позитивні наслідки нерівності для формування капіталу та економічного зростання, нерівність негативно впливає на формування людського капіталу та процеси розвитку. Економічне зростання в багатих країнах світу не покращило рівень життя більшості, не створило робочих місць, принаймні, не створило їх у достатній кількості і не зменшило нерівності. Світ стикається з низкою викликів у цьому столітті: зміна клімату, нерівність, постійне безробіття, головно в результаті технологічних змін [144].

Особливе неприйняття економістів викликають традиційні економічні показники, які використовуються для вимірювання суто економічної діяльності, а не добробуту. Вони не враховують соціальних та екологічних аспектів. Бо не вся економічна діяльність несе добробут. Показники, що традиційно використовують для оцінки рівня економічного розвитку повинні відображати справжню вартість, ризики та можливості людських справ, містити новий набір цінностей і принципів. Вчені пропонують враховувати соціальні та природні виміри як основні складові національного багатства і як головні фактори, що визначають добробут [144, 17, 298].

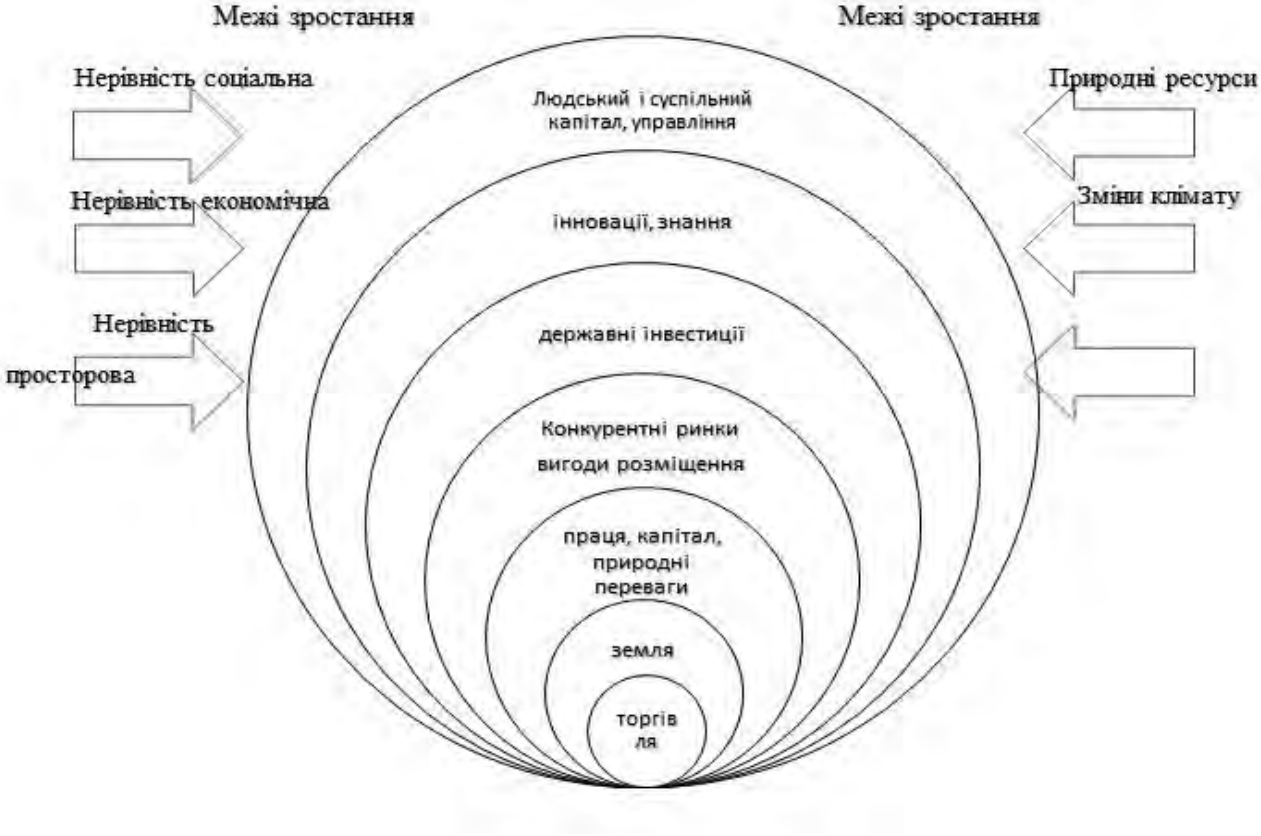
Окремі вчені висловлюють навіть думку, що «розвиненому світу не потрібно більше багатства або більше благ, натомість пропонується перейти до економіки, що сприяє добробуту (процвітанню) людей, а це означає застосовувати економічні показники для вимірювання процвітання та зростання шляхом приєднання до альтернативних показників зростання, які вимірюють зовнішні ефекти навколишнього середовища, здоров'я людини та добробут [17, 298].

У доповіді Римського клубу запропоновано ідею, що розвиток має характеризуватись суттєво поліпшеним балансом між людиною та природою, коли не існує крайнощів, розробки інтегральних політик, економічних стимулів, які дозволять знайти ефективні рішення проблем [17]. Стосовно урбанізованих систем розвиток можна характеризувати як баланс між далекоглядністю та короткозорістю – в сенсі стратегії та тактики; швидкістю та стабільністю – швидкість змін не повинна руйнувати сталі структури, звички та культури; приватним і публічним – держава має встановлювати правила для ринку, а не навпаки; жінками і чоловіками, в сенсі розумного партнерства; рівністю та винагородою за досягнення; державою та релігією, оскільки «держави, нетерпимі до релігійних спільнот, зазвичай, втрачають зв'язок з етичними (і тривалими) потребами». Де-факто це означає заклик до розумного балансу між ринковою та регульованою економіками.

Огляд зазначених теорій дає змогу говорити, що сьогодні немає теоретичних канонів: що правильно, а що ні. Багато питань є дискусійними, суперечать одні одним. Наприклад, не всі вчені підтримують ідею про недопущення зростання, або ідею необхідності скорочення населення і негативного впливу технологій, однак, більшість дослідників визнають, що ринкова доктрина, зокрема її основні положення про «вільний ринок», «вільну торгівлю», які пропагують СОТ, Світовий банк і МВФ, призводять до економічної, соціальної і просторової нерівності, і ця тенденція зберігається. Вищесказане підтверджує, що існує нагальна потреба відходу від застарілої «лінійної» економічної моделі XX ст., яка сприяє зростанню «будь-якою ціною», до нової економічної моделі, з більшим акцентом на економічному, соціальному та екологічному добробуті, зважати в економіці на показники, що враховують втрати добробуту від нерівності під час розподілу доходів; коригувати виснаження матеріальних ресурсів та інші форми природного капіталу, враховувати соціальні витрати на викиди вуглецю та інші зовнішні екологічні та соціальні витрати та втрати. Розгляд різних типів економічних моделей доводить, що економічне зростання є необхідним, проте сама сутність цього явища накладається конкретними соціально-економічними і екологічними межами. Вищесказане безпосередньо стосується і урбанізованих систем.

Виникає необхідність дослідити та виділити фактори, на які можуть опертися місто у своєму розвитку. З позицій історії економіки провідну роль у розвитку міста відігравали види діяльності, інвестиції, людина, технології, умови розміщення (рис.2.1.).

Представник класичної політичної економії А. Сміт доводив, що основною причиною успіху і збільшення багатства є зростання поділу праці (спеціалізація), а джерело розвитку – є результатом синергії концентрації та щораз вищої віддачі, яка виникає внаслідок використання праці і капіталу.



*Джерело: авторська розробка

Рис. 2.1. Джерела економічного зростання урбанізованих систем

Д. Рікардо працював над сформуванням ідеї, що основою економічного розвитку є «порівняльні переваги», згідно з якою країна повинна спеціалізуватися на тому виді діяльності, в якому вона найбільш ефективна порівняно з іншими країнами [84]. Для міста такими перевагами є місцерозташування (торгові шляхи, вода, корисні копалини, узбережжя морів). У маргінальній теорії економічний розвиток пов’язують з конкурентними ринками. За умови досягнення рівноваги ринку економіка буде розвиватися найбільш ефективно. Проте, як засвідчила практика, ринок не є ефективним інструментом розподілу ресурсів. Ринкові механізми орієнтовані на отримання короткострокових вигод, втрачається багато якісних характеристик системи, які не враховують соціальних аспектів, поведінку людини, втрачаються синергія, зв’язки та системні ефекти, які з’єднують економіку і суспільство між собою. А для міст саме соціальний чинник є визначальним.

У теорії державного регулювання основним регулятором економіки і економічного зростання стали державні інвестиції. Ця ідея уже мала історичний прецендент. У XIX столітті залізниця об’єднала та розширила межі міст, а також стимулювала їхнє економічне зростання та інновації. На початку XX століття трамваї та метро забезпечили свіжий поштовх для міст, допомагаючи їм зростати й утримувати більшу кількість населення. У середині XX століття масштабні інвестиції в дороги та автомагістралі разом із субсидіями для домогосподарств запустили масову субурбанізацію й тривалу еру економічного зростання, що прийшла разом з нею. Проте такі інвестиції не можуть бути великі, оскільки порушують саму ринкову рівновагу [84]. Сьогодні на тлі загострення проблем екології, економічної нерівності, соціальних проблем економісти все більше акцентують на тому, що найкращий спосіб подолати економічне нездужання – це стимулювати економіку, витрачаючи більше грошей на інфраструктуру з державного бюджету. Прицьому це повинні бути інвестиції в стратегічну інфраструктуру (створення мереж хороших доріг, аеропортів, технічної інфраструктури), які стануть основою для більш скупченого і сконцентрованого міського розвитку [241, 251]. Г. Макстон і Й. Рандерс, аналізуючи основні глобальні виклики та можливості реагування на них, роблять однозначний висновок: «необхідно, щоб уряди виконували функцію з планування та регулювання, а не залишали багато важливих рішень на примху «ринку» чи «невидимої руки» [144].

Д. Стігліц у книзі «Люди, влада і прибуток: Прогресивний капіталізм в епоху масового невдоволення» пропонує посилити роль уряду як ключового інструменту колективної дії. На думку автора, економіка XXI ст. помітно відрізняється від економіки XX ст, «тепер нам потрібно навчитися керувати складною, урбанізованою економікою в планетарних межах зі швидко старіючим населенням». Автор також наголошує, що ринки не надто добре справляються з новими закономірностями економіки, що певною мірою пов'язано з тим, що в секторах, які знаходяться в занепаді, немає ресурсів для інвестицій. Ці зміни зробили нагальною потребою значне розширення ролі

уряду, а точніше колективних дій у сфері надання «суспільних благ», оборони (очевидний приклад), розвитку інфраструктури (створення мереж хороших доріг, аеропортів, технічної інфраструктури); фундаментальних досліджень (створення ресурсів інформації, накопичення знань, що теж є суспільним благом) [251].

У контексті дослідження джерел зростання урбанізованих систем важливо акцентувати увагу на необхідності формування економічної структури міста, оскільки різні види діяльності кардинально відрізняються як драйвери економічного зростання та соціального розвитку, створюють різну додану вартість, відповідно їх треба оцінювати з погляду різних критеріїв.

У різний час провідну роль в економіці міст відігравали торгівля, промисловість, сфера послуг. Й. Шумпетер визначив, що «рушійною силою економічного зростання є винаходи, а також інновації, що охоплює таких п'ять випадків: 1) виготовлення нового, тобто ще невідомого споживачам блага або створення нової якості того чи іншого блага; 2) впровадження нового, тобто в галузях промисловості ще практично невідомого, методу (способу) виробництва, в основі якого не обов'язково лежить нове наукове відкриття, а який може полягати також у новому способі комерційного використання відповідного товару; 3) освоєння нового ринку збуту, тобто такого ринку, на якому нова галузь промисловості цієї країни досі ще не була представлена, незалежно від того, чи існував цей ринок раніше, чи ні; 4) одержання нового джерела сировини або напівфабрикатів, незалежно від того, чи існувало це джерело раніше, чи його просто не брали до уваги, або воно вважалося недоступним, чи воно тільки ще має бути створеним; 5) проведення відповідної реорганізації, наприклад, забезпечення монопольного стану (шляхом створення тресту) або підрив монопольного стану іншого підприємства» [275]. Під впливом інновацій змінюється структура економіки і спосіб виробництв, оскільки при цьому стабільні системи знищуються, і на зміну їм приходять нові компанії та галузі.

На думку економістів, поява чинника інновацій кардинально змінює траєкторію руху людства від ресурсної залежності економіки до інноваційної, до

здатності не просто робити більше, а робити щось нове. Тож саме інновації є тим поворотним елементом, який допоможе продовжувати економічне зростання, оскільки сам процес не можна зупинити, інакше системи прийдуть в занепад, кризу.

Е. Рейнерт у книзі «Чому одні країни багатіють, а інші залишаються бідними» пропонує виділяти два принципово відмінні типи економічної діяльності: «перший тип – Шумпетерові види діяльності; в них постійні інновації призводять до зростання заробітної платні, сприяючи добробуту і розвитку. Другий тип – Мальтусові види діяльності; вони утримують заробітну плату на рівні прожиткового мінімуму, виснажують природні ресурси і низьку додану вартість» [228].

В. Галасюк у науковій праці «Державне регулювання трансформації економіки» пропонує розглядати «високоякісні» і «низькоякісні» види діяльності [33]. До перших автор зараховує ті види діяльності, які характеризуються зростаючою віддачею, високим технологічним рівнем, мають багато зв’язків, високу синергію, не вичерпують природні ресурси, мають незначний «екологічний відбиток», створюють кваліфіковані та високооплачувані робочі місця, сприяють нарощенню людського капіталу і «низькоякісні» – економічно примітивні види діяльності, тобто такі, що мають мало зв’язків, низьку синергію, вичерпують природні ресурси, мають значний «екологічний відбиток», некваліфіковану й низькооплачувану працю, ведуть до скорочення людського капіталу. Прицьому автор наголошує, що «високоякісні» види діяльності мають бути всіляко підтримані шляхом використанням різних інструментів: податкових, підтримки внутрішнього виробника (наприклад, держзакупівлі), сприяння інвестиціям, виділення земель, інфраструктурного облаштування; отримати дешевші кредити, нижчі податки, більші державні замовлення та інші інвестиційні переваги, і навпаки – стримувати низькоякісні види діяльності, у т.ч. шляхом розширення зелених тарифів. До найбільш перспективних індустрій, розвиток яких, на думку автора, потребує підтримки належать: аграрна техніка та харчова промисловість, інфраструктура,

авіакосмічна промисловість, хімічна промисловість, машинобудування (передусім виробництво автомобілів), фармацевтика та медицина, IT-індустрія, «зелені інвестиції», транзит, туризм [32, 33].

Зосередження уваги на інноваційних чинниках як джерел розвитку підштовхнуло розвиток людиноцентричних теорій. Для інновацій особливо важливою, як стверджує в 1960 році Д. Джекобс у книзі «Економіка міст», є людина, а саме «соціальна різноманітність», а також різноманітність міського середовища [56]. Цю ідею розвинув П. Лукас 1988 року і виділив ще фактор місцярозташування [308]. На думку автора, праця, капітал і технічні пізнання потрібні та важливі, але самі по собі не дадуть значних результатів, якщо люди не зможуть сконцентрувати свої таланти, ідеї та енергію в конкретних місцях. Коли люди, особливо обдаровані і креативні, збираються разом, обмінюватися ідеями стає легше, і, як наслідок, їхні індивідуальні та сукупні здібності зростають експоненціально, тобто кінцевий результат значно перевищує суму його складових.

Знання та навики, набуті працівниками в рамках формальної освіти, досвіду роботи та соціальної взаємодії, розглядається як фактор економічного росту, що отримує в нових умовах зростаюче значення і для розвитку урбанізованих систем. Міста з відносно освіченою робочою силою краще підготовлені для переходу до інноваційної економіки за умови створення відповідної інфраструктури [288, 122].

Р. Флорида надав пріоритет творчим елементам людини в економічному розвитку. На думку автора, місця високотехнологічних та інноваційних сфер економіки збігаються з місцями концентрації «креативного класу», який формують працівники комп’ютерних спеціальностей і математики, архітектури та інженерії, фізики, природничих і соціальних наук, творчих професій (у галузі дизайну, освіти, мистецтва, музики та розваг), економічна функція яких – створення (продукування) нових ідей, рішень, нових технологій, а креативне місто – це місто, жителі якого здатні оцінити свій творчий капітал, нарощувати його і використовувати як інструмент у конкурентній боротьбі з іншими містами.

За твердженням Р. Флориди і Е. Глейзера, місто повинно орієнтуватися на залучення висококваліфікованої сили як потенціалу розвитку інноваційної економіки, підвищуючи привабливість міста і якості життя, оскільки діє ефект самопідсилення, згідно з яким вмілі та продуктивні люди привертають до себе інших вмілих і продуктивних людей [308].

Як доповнення до капіталу людського розвинуто ідеї ролі суспільного капіталу. Економісти Філіп Кіфер і Стівен Нек, які першими оцінили віддачу на соціальний капітал, показали, що віддача на соціальний і людський капітал приблизно однакова [234]. Найновіше обладнання та найбільш інноваційні ідеї в руках чи в голові наймудрішої людини дадуть небагато, якщо людина не матиме доступу (контактів, відносин) з іншими людьми та суспільними групами. Довгий час вважалося, що складові тріади соціального капіталу – мережі, довіра і соціальні норми тісно пов’язані. Міста, де люди більш свідомі, більше довіряють один одному і готові об'єднуватися заради спільних цілей досягають більш високих економічних результатів і більш високої якості життя. За інших рівних умов міста з великим соціальним капіталом безпечніші, в них якісніше працюють лікарні, школи, громадський транспорт і влада. Але є і певні застереження. Соціальний капітал значно покращує фізичне і психічне здоров'я населення, коли суспільні групи є «відкритими» і діють на благо всього соціуму, тобто ефект поширюється і на тих жителів міста, що опинилися поза соціальними мережами і комунікаціями. І навпаки «вузькі» групи, закриті для сторонніх осіб, шукають ексклюзивні привілеї для своїх членів, вони створюють не суспільні, а так звані “клубні” блага тільки для «своїх» і прагнуть не примножувати, але перерозподіляти громадські ресурси на свою користь. Такі групи створюють сегрегацію в суспільстві і можуть непродуктивно конкурувати один з одним за ресурси, ринки, привілеї та ін. Громадська віддача на закритий соціальний капітал нерідко виявляється негативною і здатна перешкоджати економічному розвиткові.

На важливість соціального капіталу звертає увагу відомий професор Кембриджського університету Ха-Юн Чанг у книзі «23 прихованих факти про

капіталізм». Автор зауважує, що «багаті країни відрізняє від бідніших не стільки ступінь освіченості їхніх громадян, скільки здатність вступати у високопродуктивні коопераційні зв'язки, наявність інститутів, що заохочують інвестиції та диверсифікують ризики: система умов торгівлі, фінансова система, шо забезпечує «терплячий капітал» для довгострокових капіталовкладень, спрямованих на підвищення продуктивності; інститути, що дають «право на другу спробу» як капіталістам (хороший закон про банкрутство), так і робітникам (хороша система соціального забезпечення), державні субсидії та заохочувальні правила гри, що стосуються досліджень і розробок та підвищення кваліфікації тощо». На думку автора, «якщо ми розширюватимемо сферу освіти, розраховуючи, що вона зробить нашу економіку багатшою, то нас чекає жорстоке розчарування, тому що зв'язок між освітою та продуктивністю економіки вкрай хиткий та ілюзорний. Захоплення освітою і зміщення акцентів на її розвиток матиме згубні наслідки в разі, якщо не йтиме пліч-о-пліч зі створенням дієвих інституційних умов для модернізації економіки шляхом заохочення становлення високопродуктивних і конкурентоспроможних підприємств [268, с.254].

Розгляд теорій людського і суспільного капіталу підтверджує роль людини як чинника економічного розвитку, проте не вичерпує всієї множини теоретичних підходів, щодо ролі людини в економіці, зроблені економічною теорією XXI ст. Йдеться, зокрема, про врахування в економіці міста психологічних, ірраціональності, співвідношення моральності і вигоди, власного і загального інтересу, етичного підґрунтя економічних рішень та ін. Дослідна увага людиноцентричних теорій пов'язана з усвідомлення нової якості соціально-економічного розвитку – розуміння того, що зміни в світогляді, психології, поведінці людини не менш важливі, ніж зміни техніки і технології; що новітні концепції формування «суспільства знань», постіндустріального, інформаційного, когнітивного суспільства вимагають відповідного культурологічного обґрунтування; що людина в сучасних економічних системах постає не як абстрактна сутність, а як конкретна соціальна цілісність.

Врахування поведінкових аспектів в економіці на особливе місце виводить роль інформації в економіці урбанізованих систем. На це звертають увагу економісти Д. Стігліц, Д. Акерлоф і М. Спенс: «інформація – один з ключових чинників функціонування ринків. При нерівномірному розподілі інформації про товар між учасниками угоди витрати одного з них можуть помітно зрости. У реальному житті асиметрія інформації проявляється досить часто, особливо на фінансових ринках, на ринку праці, у сфері охорони здоров'я тощо. Через неї ростуть ризики, слабшає конкуренція і відбуваються багато інших неприємних явищ, які часом заважають ефективній роботі ринків» [320].

Розгляд явищ урбанізації, проблем просторової організації та розвитку територіальних систем з погляду ролі інновацій, технологій і людського капіталу дозволяє не тільки зрозуміти нові механізми розвитку міст, а й розкриє шляхи та потенціал покращення міського середовища і якості життя мешканців. Це питання в час кризи і недосконалості ринкових механізмів заслуговує на особливу увагу.

Економіку урбанізованих систем не можна розглядати у відриві від просторового чинника. В економіці простір розглядається з точки зору обмеженості, просторової нерівномірності, порогових аспектів, доступності (затрати часу на подолання відстані). Обмеженість ставить вимогу розглядати простір як благо, яке можна збільшити лише до «граничної межі» – розширити на важкодоступній території, освоїти простір підземний (наземний), але таке розширення не забезпечить необхідних функціональних потреб і потребуватиме великих капіталовкладень.

Просторова нерівномірність території виникає в результаті наростання просторової контрастності і посилення концентрації під впливом доцентрових процесів зосередження видів діяльності. Просторової нерівномірності уникнути неможливо. П. Кругман зазначає, що рівності не існує тому, що простір дуже сильно диференційований за двома групами факторів: фактори «першої природи» за Кругманом – географічне положення і забезпеченість природними ресурсами, які не залежать від діяльності людини; фактори «другої природи» –

створені людиною: розвиток людського капіталу (рівень освіти і здоров'я, трудова мотивація і ін.). Для міста потрібно додати інфраструктуру, без якої розвиток неможливий [34].

З огляду на нерівномірність просторових чинників не може бути рівномірного розвитку в просторі. Міста як території, що характеризуються конкурентними перевагами розвиваються швидше, що прискорює розвиток всієї країни, але посилює нерівність. Просторова нерівномірність виникає внаслідок відхилень в розподілі щільності населення на території урбанізованих систем. Саме умови міста, особливо транспортні, призводять до таких відхилень. Підкреслимо, що диференціація території міста на структурні зони, що володіють різною цінністю і що характеризуються різними типологічними особливостями – властивість всіх міст світу.

Нерівномірність економічного розвитку в просторі пов’язується із необхідністю створення просторово орієнтованих стимулів на «полюсах зростання» (міста-супутники, вільні економічні зони та індустріальні парки), що є необхідною умовою й у вирішенні економічних проблем урбанізованих систем. Як засвідчує світова практика, створення таких «полюсів зростання» характеризується потужним мультиплікативним ефектом і поширенням імпульсів розвитку на навколишню територію. Зростання призведе до розширення економічної продукції та збільшення зайнятості, що може додатково залучити більше інвестицій та спричинити диверсифікацію промисловості за умови запровадження системи відповідних механізмів: інституційних, економічних (зменшення вартості землі, розбудова інфраструктури, податкові стимули) [190]. Політика вирівнювання вимагає перерозподілу ресурсів від сильних територій до слабких, що уповільнює розвиток сильних. Кожна країна, регіон у якийсь період історії знаходять свій оптимум. З плином часу він змінюється, але його треба щоразу віднаходити: скільки ресурсів залишати динамічно зростаючому центральному місту, яку їх частину перерозподіляти на користь проблемної периферії.

Закономірності розміщення суб'єктів економіки (людина, фірми), тобто рішення економічних суб'єктів про те, де (в якій країні, в якому регіоні, місті, районі) жити, відкрити справу, виробляти продукцію, надавати послуги, будувати будинки або інвестувати в капітал розглядаються в межах економічної географії є в основі різних типів територіальної структури урбанізованих систем. Можна виділити чотири види моделей, що описують територіальну структуру міст і виділяють типи міських районів (ділові, житлові, промислові) різного рівня залежно від конкретних умов. Найбільш універсальний, узагальнений характер має концентрична модель, решту слід розглядати як її конкретизації – секторальну (Х. Хойт), багатоядерну (Ч. Гарріс, Е. Ульман). Вони зберігають свою актуальність і на сьогодні стали класичними прикладами виділення типів територіальних структур та організації життєдіяльності населення в міському просторі. Взявши за основу показник доступності, автори доводять роль розвитку транспортної системи у розвитку міста [194]. На думку Р. Флориди, такі фактори, як освіченість, зайнятість ставлять вимоги до більш комфортного середовища і також впливають і на територіальну структуру міст [262]. За класифікацією автора «створюється «клаптикове місто», що формується за рахунок скупчення успішнішого креативного класу, члени якого займають найбільш економічно вигідні та фізично привабливі місця, залишаючи членам бідного робітничого класу і класу обслуговування інші ділянки. Така географія класового розподілу глибоко шкодить соціальній та економічній структурі міста. У той час, як багаті групи колонізують найкращі райони, вони отримують доступ до кращих економічних можливостей, кращих шкіл і бібліотек, кращого сервісу та послуг – усього, з чого складається їхній добробут, а також що посилює можливості їхніх дітей для кращого економічного майбутнього. Менш успішних людей витісняють у райони з вищою злочинністю, гіршими школами і туманними перспективами. Інакше кажучи, багатії живуть там, де їм захочеться, а бідні живуть, де доведеться.

Серед економічних механізмів, що дозволяють інтенсифікувати і раціоналізувати використання територій в містах, особливе значення відводяться економічній оцінці урбанізованих територій. Міські землі, що акумулюють величезні капітальні вкладення, є найбільш цінними порівняно із цінністю всієї іншої її території. Економічна оцінка є механізмом, що дозволяє враховувати велику і притому різну в різних частинах міста цінність міських територій, тому територія міста повинна бути диференційовані залежно від місця розташування, можливого характеру використання, ступеня освоєння та інших чинників. На основі економічної оцінки території слід вирішувати питання оподаткування та інших платежів за землекористування, а також значний обсяг містобудівних завдань, пов'язаних із плануванням та забудовою міст. До них належать: можливість визначення розмірів знесення житлового фонду при реконструкції, встановлення оптимальної поверховості; обґрунтування виведення промислових підприємств за межі міста; обчислення економічної доцільності використання підземного простору; порівняння варіантів організації санітарно-захисних зон із відповідними варіантами знесення житлової забудови або виносу або реконструкції промислових підприємств; визначення ефективності витрат на інженерний благоустрій незручних територій та ін. [96, 89].

Ціновий фактор в містах впливає на розміщення населення і підприємств в місті і призводить до різкої контрастної структури міста: в центрі концентруються організації, для яких важливим є обмін інформацією і престижність; виробництво, що вимагає більших площ, тяжіє до периферійних районів; заклади торгівлі розміщуються або поблизу житла (товари щоденного попиту), або в спеціалізованих центрах (товари епізодичного попиту). Ріст цін на землю є неминучим, оскільки викликаний збільшенням чисельності населення і збільшенням доходів міських жителів, обумовлений рентою, пов’язаною з обмеженістю земельних ресурсів в місті. Ціни на землю зростають від периферії до центру, а не навпаки. Розвиток системи транспорту не тільки залучає в процес урбанізації нові землі, але і знижує ціну на землю в центральній частині міста; удосконалення транспортної системи веде до зменшення затрат часу на

переміщення і зниження цін землю в центрі міста і їх ріст на периферії, розширення території міста. Це підкреслює необхідність і можливість регулювання цін на землю шляхом удосконалення транспортної мережі, створення другорядних центрів тяжіння з місцями прикладання праці і відповідною інфраструктурою; введення податку, який зумовить необхідність за найбільш короткий час освоювати виділені під забудови земельні ділянки; інформування про умови використання земель в місті і спрощення процедури придбання землі забудовниками; освоєння і забудова земельних ділянок у рамках місцевих програм, а не в порядку індивідувальної ініціативи. На думку Р.Флориди викликає занепокоєння підвищення цін унаслідок того, що в багатьох містах влада обмежує (блокує) інвестиції, що потрібні для подальшого розвитку територій. Сьогодні землекористувачі отримують більше вигоди від зростання дефіциту використання землі, ніж від максимізації її продуктивності та економічного потенціалу. Висока вартість землі робить будівництво доступного житла дуже проблематичним, а то й взагалі неможливим.

Серед досліджень цієї тематики особливої уваги заслуговують проблеми використання приміських територій, які можуть бути самостійними в адміністративому плані, проте з погляду економіки, культури і планування є невід'ємною складовою частиною міст і однією з умов їхнього існування. Системне дослідження у сфері управління приміськими зонами великих міст провів Ш. Ібатуллін [73]. Його теорія капіталізації приміського простору прогнозує поступове зростання вартості земельного капіталу передмістя внаслідок об’єктивних закономірностей просторового розвитку та цілеспрямованої діяльності органів влади і місцевого самоврядування. У автора знаходимо й обґрунтування напрямів ефективного розвитку міста і приміської зони, а саме через цілеспрямовану оптимізацію видів діяльності. Поряд зі зміною територіальної структури, за словами Р. Флориди загострюється проблема передмість. Такі території мають нестабільну економіку, нижчі економічні можливості, щільність населення є суттєво нижчою, ніж у великих містах.

Приміське розповзання є дорогим для економіки загалом. Інфраструктура, системи обслуговування можуть бути суттєво дорожчими, якщо їх постачати у передмістя. Такі території потребують політики вирівнювання щільності, кращого сполучення з містом-центром. Ш. Ібатуллін наголошує на необхідності підвищувати капіталізацію приміських територій шляхом упорядкування територій системи "місто – приміська зона", недопущення їх стихійної забудови і втрати просторово-функціональної цілісності [225].

За останні десятиріччя українські вчені провели низку досліджень, пов’язаних із розвитком територіальних систем. Серед них теоретико-методологічних засад стратегічного планування міст Карого О.І. [92], розвитку метрополійних функцій великих міст України М.Мельник та ін. [144], теоретико-методологічні засади просторової економіки С.Шульц [268]. В огляді теоретико-методологічних напрацювань вітчизняних учених, що стосуються розвитку і управління містами, різні аспекти управління розвитком урбанізованих систем розглянуті в межах фінансових, муніципального маркетингу, стратегічного планування. І.М.Буднікевич у монографії «Муніципальний маркетинг: теорія, методологія, практика» пропонує використати маркетинговий підхід до управління містом, який на думку автора дає можливість сформувати додаткові ресурси для його функціонування та привернення уваги усіх зацікавлених сторін; спрямовувати діяльність муніципальних органів влади на задоволення потреб зовнішніх та внутрішніх суб’єктів для підвищення інвестиційної привабливості міста; задовольнити потреби муніципальних цільових аудиторій шляхом формування довготривалих конкурентних переваг і визначення пріоритетних напрямків розвитку міста [15].

Розгляд економічних теорій не вичерпує всієї складності багатопланового та різновекторного їхнього розуміння, а тому досить проблематично дати вичерпну характеристику цього феномена суто з позицій економіки. Урбаністичні теорії дозволяють сформувати ширший погляд на виникнення та історичний розвиток, засади раціональної організації, розпланування та забудови

простору міст. Сучасна урбаністика як наукова галузь синтезує в собі знання з галузей географії, екології та суспільних наук, але є й такі, що бурхливо розвиваються останнім часом – науки про управління і ефективність діяльності (менеджмент), використання новітньої комп'ютерної техніки в процесі накопичення інформації та безпосередньо проєктування, розпланування і облаштування території. Відповідно і взаємозв'язок економіки урбанізованих систем з просторовими і соціальними чинниками розглядають через призму теоретичних положень містобудівної, географічної і соціальної наук, врахування концепцій «розумного міста» і сталого розвитку.

Методологія містобудівної науки має особливе значення для розуміння підходів щодо побудови міст. Уже на ранніх етапах розвитку суспільства можна побачити певні підходи до впорядкування розвитку міст, тобто говорити про певний етап розвитку теорії міста. Першими про те, яким має бути «ідеальне місто», заговорили філософи та мислителі Стародавньої Греції: Платон, Аристотель і Гіппократ, – і визначили необхідність врахування природних чинників у побудові міст. Відомий грецький філософ Аристотель відзначав необхідність дотримання правил під час будівництва міст. Саме Аристотелю приписують слова: «Місто – місце, де люди живуть колективно з однією благородною метою» [233]. Вітрувій написав «Десять книг про архітектуру Вітрувія», перераховуючи такі основні вимоги: сприятливі кліматичні й топографічні умови місця, обраного для будівництва міста, наявність чистої питної води, системи водних і сухопутних доріг для доставки товарів, родючої сільської землі. Далі автор пише про закладення міських стін і веж, розміщення головних міських площ, а також про трасування вулиць за сторонами світу з урахуванням вітрового режиму в цій місцевості, аерації та інсоляції внутрішніх приміщень [233].

Стійкість, життєздатність міста в процесі його розвитку залежать не лише від природних умов і умов розміщення, але й від конфігурації, планувальної структури та її відповідності характеру територіального зростання міста. При досягненні містом деяких граничних, порогових співвідношень між його

розмірами і рівнем розвитку, що супроводжуються надмірною щільністю, хаотичної забудовою, санітарно-гігієнічних проблемами пов'язують з виділенням структурних схем: компактні (центричні), лінійні і «мережеві». Можливі шляхи їхнього територіального зростання пов'язуються з ідеями «міста-саду» Е. Говарда, який пропонує вирішувати проблему надмірної щільності міста за допомогою міст-сателітів навколо метрополійного центру (такого як м. Лондон), пов'язаних транспортною мережею кільцевих і радіальних шляхів для забезпечення вигідної доступності міста-центру для мешканців всієї агломерації [43, 45].

В основі іншого підходу пропонується підхід, згідно з яким ріст міста – наслідок змін його комунікацій (каркаса). Тому для прогнозування просторової структури пропонується розглядати дані щодо перспективних систем зв'язку і каналів інформації. Міста плюс дорожня мережа – це каркас, на якому все інше тримається, острів, який формує територію, надає їй певну конфігурацію [45]. Територія вздовж транспортних комунікацій в усі часи була найбільш цінною і такою, що активно освоюється. Це наслідок сприятливих умов, які створені близькістю комунікації, що надає можливості швидкого і зручного зв'язку між усіма елементами поселення. Отже, транспортна структура не лише може визначати напрями майбутнього розвитку міста, але й обумовлює його [102, 183].

Отже, усі ідеї, що спрямовані на розвантаження (оздоровлення) міст, пов'язуються з додатковими економічними затратами на транспортну інфраструктуру. Прицьому транспортні комунікації можуть як розвантажувати міста, так і обумовлювати його майбутній розвиток. Землі вздовж транспортних комунікацій є найбільш привабливою для освоєння з точки зору доступності.

Відомо, що системи розселення в процесі свого просторового розвитку періодично стикаються з низкою обмежень або "порогів", подолання яких супроводжується непропорційно високими витратами, що перевищують розміри капіталовкладень, необхідних для нормального розвитку міста. Порогові аспекти – перешкоди природнього, фізичного і юридичного характеру, що можуть значно здорожчувати або унеможливлювати освоєння таких територій в майбутньому.

Важливо, щоб у місті була база (спосіб подолати ці бар'єри), яка дозволить вирішити пороги, наприклад, місто привабливе для туристів, але транспорт йому важкий, база – шосе поблизу міста. Б. Малиш виокремлює 4 групи таких порогів: 1) фізичні характеристики простору (рельєф, водні шари, наявний урожай, ліси); 2) кількісні характеристики (наприклад, низька щільність населення, пропускна здатність); 3) структура землекористування та власності на землю; 4) рівень розвитку інфраструктури. Неспроможність місцевих органів влади бачити, що система наближається до порогу розвитку, або відсутність таких інвестицій може спричинити зупинку економічного розвитку (або змінить її хід). Це доводить, що інвестиції в інфраструктуру не тільки стимулюють економічний розвиток, але й обумовлюють його [145].

Проблеми розпланування і впорядкування території міст, визнання необхідності створити комфортне середовище проживання людини сформувало теоретичні підходи до функціонального розподілу території. На противагу концепції «функціонального міста», яка була провідною містобудівною концепцією другої половини XX ст., відповідно до якої пропонувався розподіл території міста на «функціональні зони», що відповідало структурі форм організації людської діяльності: «побут», «робота», «відпочинок» і «транспорт», представники «нового урбанізму» пропагують ідею впорядкування урбаністичного простору, дотримуючись принципів поліцентричності, різноманітності й компактності [284, 304]. Концепція виникла на тлі критики розповзання передмість, відстоює відродження невеликого компактного «пішохідного» міста. Прийнято вважати, що такий підхід має свої переваги, оскільки рівномірний розподіл житла, суспільно-ділової та рекреаційної інфраструктури на території міста є ефективним з погляду мобільності та транспорту. Знижуються потреби у використанні особистого автотранспорту, зменшуються затори на дорогах, знижуються обсяги шкідливих викидів в атмосферу та підвищується акустичний комфорт у відкритих міських просторах. Завдяки насиченню середовища різноманітними функціями формується міське середовище, де «все під рукою». Такий підхід зосереджує увагу на більш високих

вимогах до життєвого середовища, критеріях якості середовища в місті, коротких відстанях. На думку урбаніста Д. Спека, зростає вага критеріїв корисності (змішана забудова), безпеки (транспортної, криміногенної), комфорту (відчуття захисту, естетики), цікавості [304]. Пішохідний рух може стимулювати розвиток міста, а для цього треба розвивати дорожню інфраструктуру, громадський простір, різноманітні види діяльності. Є також і економічна перевага, адже планування територій міста з пріоритетом пішохідних переміщень сприяє зростанню малого бізнесу і диверсифікації його економіки.

Таким чином традиційний погляд на місто як місце, де вигідно виробляти (завдяки позитивним ефектам масштабу і агломерації), але погано жити (через затори, злочинність і погану екологію), змінюється. Завдяки новим транспортним технологіям, досягненням медицини і загальному добробутові виявилося, що компактне місто – це місце, де зручно споживати, адже можна пішки дійти до десятка ресторанів і магазинів, театрів і концертних залів. Е. Глейзер підтверджує, що якість середовища споживання зумовлюють його привабливість для жителів. Висновок простий: місто з місця виробництва перетворився в місце виробництва і споживання. Раніше міста можна було визначити по тому, що вони виробляють, або по функції, яку вони виконують: промислові міста, інформаційні, ринкові, управлінські і саме на розвитку цих функцій і видів економічної діяльності здебільшого ґрунтуються стратегії їх економічного розвитку. Промислові міста будували дороги й енергомережі, інформаційні – тягнули високошвидкісний інтернет і зводили офісні вежі. Зараз пропагується інша модель зростання – поліпшення споживчих властивостей міста, а для цього треба інвестувати у проєкти перетворення громадських просторів, будувати великі торгові центри, створювати вулиці суцільних ресторанів [36, 234].

Одна із важливих особливостей сучасної урбанізації полягає в тому, що розвиток промисловості і засобів транспорту, наростання соціально-економічних і екологічних процесів, спричинене науково-технічною революцією, радикально змінюють територіальну структуру міст, дають

поштовх до швидкого розростання урбанізованих районів. Не окремо взяте місто, а міська агломерація і група взаємопов'язаних міст з їхнім оточенням стають місцем зосередження промисловості, розселення людей і, отже, основним об'єктом прогнозування і проєктування. Серед сучасних процесів урбанізації та територіальної організації суспільства особливе місце належить процесам агломералізації та метрополізації. Складність і неоднозначність цих процесів зумовлює широкий спектр напрямів його вивчення та гостроту відповідних дискусій у наукових і експертних колах. Із напрацювань українських вчених найбільшу цінність для нас мають праці Ю. Білоконя [11], М. Дьоміна [49], М. Габреля [28], Ш. Ібатулліна [78], Є. Клюшніченка [88], Ю. Палехи [190], А.Плешкановської [198], О. Тищенка [201], О. Шаблія [272], В. Яценка [201]. Відсутність консенсусу серед вітчизняних фахівців щодо трактування зазначених понять нерідко призводить до суперечливих висновків і рекомендацій. У цій ситуації особливо актуальним є поглиблене вивчення праць зарубіжних учених, у яких висвітлено ґенезу, специфіку та методику досліджень різноманітних аспектів агломеризації та метрополізації, і запропоновано теоретичне обґрунтування перспектив активізації їхнього розвитку. На думку науковців, тут не можна обмежуватись лише морфологічними й урбаністичними критеріями, оскільки основне їх призначення – це інтеграція функції та процесу. Основною метою, заради якої розвиваються агломераційні процеси населення і матеріальних ресурсів, є прагнення до більш високої ефективності, яку можна досягти сполученням, інтеграцією окремих складових цих процесів. Місто-центр і приміські території знаходять у них своє доповнення і одночасно отримують нові можливості для вирішення соціально-економічних, інфраструктурних, екологічних проблем.

Чимало фахівців сьогодні вважає, що саме метрополізація дозволяє містам сформувати свої поліфункціональні центри (ареали) глобальної конкуренто-спроможності як центри вищого функціонального статусу – центри нової економіки [11, 14, 88, 311]. Базуючись на ідеї метрополійності, в науковій теорії

сформувалися поняття «світове місто» (міста, що мали всесвітнє значення як важливі центри світової політики й економіки), «глобальне місто» (міста, що зосередили на своїй території функції впливу на найважливіші світові процеси та мають статус територіального «центру» або мегаполісу) [264]. Завдяки метрополізації центри великих міст стають більш привабливими. Метрополії й агломерації є результатом процесів, що мають об'єктивний і глобальний характер і, на думку науковців, не повинні виділятись як окремий (додатковий) рівень адміністративно-територіального поділу країни (який повинен відзначатись стійкістю та стабільністю), проте потребують спільної політики, яка б забезпечила збалансований просторовий соціально-економічний розвиток (запобігаючи надмірній поляризації простору), контроль процесів урбанізації та раціональне використання земель, координацію просторового планування, а відтак, щоб сприяли підвищенню конкурентоспроможності всього метрополійного простору. Необхідними є прийняття спільних економічних ініціатив (спільні інвестиційні пропозиції, центри підтримки підприємництва, кластери тощо), розбудова спільної інфраструктури [62, 311].

На розвиток міст суттєвий вплив мають демографічні характеристики і міграційні процеси. Міграційні процеси в міста зумовлені п'ятьма чинниками: 1) різниця в заробітній платі, очікуване поліпшення заробітної плати чи очікувана зайнятість у містах змушують людей із сільської місцевості мігрувати до цих міст; 2) прагнення домогосподарств покращити освіту або вдосконалити свій людський капітал; 3)інформаційна складова (наявність інформації про життя в містах). Таким чином діє закономірність «поштовху» – «притягання», коли негативні фактори спонукають людей з одного місця проживання переходити до іншого, тоді як фактор притягання спонукає, заохочує або спричиняє привабливість людей та домогосподарства до міст. Місто з використанням системи норм і правил може впливати на чисельність населення, сприяючи його відтоку, або навпаки, – залучити мігрантів, створюючи відповідні умови привабливості середовища.

Технології на різних етапах історичного розвитку відігравали значну роль у розвитку міст. Відомо, що в історії існує три періоди стрибкоподібного розвитку технологій, які визначально вплинули на розвиток і просторову структуру міст. Інтерес до дослідження впливу технологій на мешканців міста виявляли соціологи Чиказької школи міської соціології. Вони доводили зміни в міському транспорті та комунікаційних технологіях (громадський транспорт, автомобільний та телефонний), трансформували соціальну та фізичну організацію міста, зазначали, що нові комунікаційні технології розширюють можливості для соціальної взаємодії, збільшення мобільності, пропонованої такими технологіями, проте послаблюють соціальні відносини [93]. Р. Солоу в 1957 році, використовуючи інструменти економетрики, доводить позитивний вплив технологій на економічний розвиток, зазначаючи, що будь-яка ідея, що підвищує продуктивність праці – від ідеї підприємця про те, як краще організувати виробництво, до ідеї вченого про швидший мікропроцесор – це форма технічного прогресу [327]

Четверта промислова революція, як її охарактеризували в наукових колах, представляє собою корінне якісне перетворення всіх сфер діяльності людини. Інформаційні технології акумулюють принципово іншу сукупність характеристик, ніж всі попередні промислові винаходи. Як стверджує К.Шваб «характер змін, що відбуваються, настільки є фундаментальним, що світова історія ще не знала подібної епохи – епохи як великих можливостей, так і потенційних загроз» [305]. Нові технології і нові способи сприйняття світу викликають фундаментальні зміни в урбанізованих системах. Йдеться не просто про застосування цифрових пристроїв для вирішення конкретних завдань (наприклад збір та облік даних, передача інформації тощо), а ширшого розуміння цього процесу в розвитку міст як засобів нового підходу до збору і обробки інформації та прийняття рішень, оптимізації використання ресурсів і джерел енергії, підвищення якості надання послуг, викорінення корупційної складової. Розвиток мережевості має суперечливий характер. З одного боку, він відкриває

нові, небачені в минулому, можливості людського прогресу, з іншого – породжує ризики фрагментації особистості і суспільства, дестабілізації та різноманітних конфліктів. З'являються також небачені раніше можливості обробки великих масивів інформації і мережевого контролю над людиною.

К. Шваб наголошує, що «швидкість і розмах, з яким міста освоюють технології за підтримки регуляторних правил і дій визначають їхню здатність конкурувати з іншими містами в залученні кваліфікованих кадрів. Наявність швидкісного зв'язку, впровадження цифрових технологій у транспортній системі, в сферах споживання, переробки відходів та ін. може зробити окреме місто більш пристосованим для життя і ефективним, а отже, більш привабливим, ніж інші. Тому дуже важливо, щоб міста і країни в усьому світі зосередили свої зусилля на розвитку базової інфраструктури для забезпечення доступу та використання інформаційних технологій, на які значною мірою спирається четверта промислова революція». Також автор книги наголошує, що «для того, щоб скористатися цими можливостями, важливо не просто мати доступ до цифрової інфраструктури, важливо також спрямувати зусилля на вирішення проблеми "дефіциту інформації"» [93]. Подолання чотирьох бар'єрів, які сприяють цьому дефіциту: проблеми наявності даних, доступу до них, управління і їх придатності для використання – дає містам безліч додаткових можливостей, які можуть поліпшити їхній розвиток. Наприклад, для відстеження спалахів інфекційних захворювань, швидкого реагування у разі стихійних лих, розширення доступу до державних і фінансових послуг для вразливої частини суспільства.

Концепція розумного міста (Smart City) розглядає насамперед інформаційний та комунікаційний аспекти у розвитку міста. «Розумне місто» більш підготовлене до вирішення проблем і швидше реагує на складні завдання й виклики. Технології, пов'язані з ним, скеровані на управління містом і його транспортною системою, використання енергії, охорону здоров'я, використання води та утилізацію відходів. Британський інститут стандартів (BSI) дає таке

визначення Smart City: «Розумні міста – це термін, який позначає ефективну інтеграцію фізичних, цифрових і людських систем в урбанізоване середовище, щоб забезпечити стійке, процвітаюче та всеосяжне майбутнє для своїх громадян» (рис.2.2.).

Рис.2.2. Приклади «розумних міст» та ефективного управління містами

*Джерело: [93, 326]

Ускладнення і загострення протиріч між зростанням виробництва і станом біосфери усвідомлені в останні десятиліття як проблеми першорядного значення, що загрожують самому існуванню і розвитку людства, якщо не будуть прийняті великомасштабні, добре скоординовані і ефективні заходи в різних сферах діяльності. Людство споживає ресурси швидше, ніж вони відновлюються, - і це загрожує майбутнім поколінням. Завдання подолання шляхів негативного впливу людської діяльності на навколишнє середовище закладені ще у В. Вернадського, який на початку минулого століття науково довів визначальну роль людської діяльності в процесах гармонійного розвитку природи і суспільства. Наприкінці XX ст. наукове передбачення В. Вернадського стало

втілюватися у конкретних програмах і діях глобального характеру, зокрема в концепції сталого розвитку [201].

Природні ресурси є єдиним обмежувальним фактором економічного зростання. Г. Дейлі в теорії «Порожнього і повного світу» так характеризує ситуацію, що склалася у відносинах людства і природи: «ще 70 років тому людство жило в умовах порожнього світу, коли ресурси навколо людини значно перебільшували наші можливості їх освоїти. Сьогодні людство живе в межах «повного світу», де все маємо в обмежених кількостях. Економічне зростання ототожнюється не з капіталом, а з фізичними межами (навколишнє середовище, екологія). Більшість природних ресурсів належать до вичерпних або невідновних, а технології та інновації не здатні замінити (створити) фізичний капітал [289].

Учені, що досліджують кліматичні проблеми, вжили термін «Антропоцен» під яким розуміють геологічну епоху, в яку діяльність людини стає визначальною, а точніше – катастрофічною для планети. Попередня епоха, «Голоцен», тривала 11 млн років, – і кліматичні зміни не були такими відчутними, як за кілька останніх століть. Масштабна зміна низки різноманітних фізичних і соціальних параметрів упродовж останніх 50-ти років є такою різкою, що на думку авторів, «може призвести до збройних конфліктів, і, можливо, навіть у масштабах, досі невідомих людству» [279]. Зміна клімату - зростання середньої глобальної температури через збільшення рівня парникових газів у земній атмосфері – є фундаментальною проблемою, що постає перед світом. Існує все більше доказів його серйозності та потенційного впливу. Це викликано викидом парникових газів (насамперед вуглекислого газу), які перешкоджають випромінюванню тепла в космос. Якщо їх не зменшити, температура продовжуватиме зростати. Зрештою, можна було б досягти переломного моменту, подолавши природні буферні системи Землі, що призвело до катастрофічних змін клімату.

Д. Медоуз у книзі «Межі зростання» запропонував ідею «Планетарних меж», відповідно до якої існують певні глобальні характеристики Землі, які можуть визначити можливість існування людства на планеті. Як тільки людська діяльність перетинає ці межі, чи досягає точок неповернення, виникає ризик «різких і незворотних екологічних змін» [289]. У праці автора «Межі зростання: 30 років потому» підтверджено висновки про те, що світ перебуває в режимі виходу за межі, зазначено, що коли глобальні екологічні обмеження (які стосуються використання ресурсів та викидів) у XXI ст. матимуть значний вплив на світовий розвиток, людству доведеться вкласти багато капіталу та робочої сили – можливо, стільки, що у певний момент XXI ст. середній рівень життя знизиться [320]. Прицьому вчені виділяють сфери, які потребують уваги, без яких людство не зможе розвиватися і процвітати до майбутніх поколінь: 1) цілісність біосфери; 2) використання прісної вод; 3) клімат; 4) руйнування озонового шару.

На противагу негативним впливам нинішніх стихійних процесів урбанізації пропонується концепція регенеративної урбанізації, що передбачає перехід від лінійного метаболізму міст до циркуляційного. За лінійного метаболізму ресурси практично безконтрольно проходять через міську систему, і ніхто особливо не переймається ні їхнім походженням, ні тим, що відбувається з відходами. Натомість, циркуляційний метаболізм має підвищити життєздатність економіки, поєднуючи міста з регіонами. Йдеться про використання поновлювальних джерел енергії та відродження приміського сільського господарства з поверненням йому поживних для рослин речовин [295].

Виходом із системної екологічної кризи в урбаністиці є трансформація сучасних урбаністичних утворень в екополіси. Концепція «екополісу» передбачає створення здорових і безпечних умов проживання населення, зокрема шляхом ліквідації джерел забруднення навколишнього середовища, перехід на поновлювані джерела енергії, екологічні технології та транспорт

тощо. Зелені території міста, водні плеса повинні займати не менше ніж 50 % від території міста. Щільність забудови та розселення, масштаби урбанізованого середовища (висота будівель, ширина вулиць, площ) повинні бути комфортними для людини [67].

Віддаючи належну оцінку наукового доробку урбаністів, важливо зазначити, що проблеми міст не можна зрозуміти, оцінити і вирішити, залишаючись в рамках якої-небудь однієї області знання. Місто не може бути концептуалізоване в межах окремо взятої наукової теорії, оскільки кожна з них орієнтує на вирішення власних завдань. Перш за все таке розпорошення унеможливлює цілісне осмислення економічних процесів за їх постійного ускладнення. З'являються провали на стику наукових досліджень, які випадають з поля зору наукових шкіл та окремих дослідників. Водночас та сама проблематика розглядається у складі різних надмірно диференційованих за предметом досліджень. Зворотним боком цього є дублювання наукових досліджень – розмивання предмета наукового пошуку.

Рішення окремих проблем, якими б вдалими вони не здавалися, не дають задовільного вирішення проблем урбанізації в цілому. Інша причина — поглиблення спеціалізації наук (дисциплін), як наслідок тенденцій у поділі і кооперації наукової праці, що були започатковані ще на початку минулого століття. Сама тенденція спеціалізації, поглиблення поділу та подальшої кооперації наукових результатів за участі представників різних наукових шкіл не є апріорі негативним явищем.

Залишається відкритим запитання: як забезпечити цілісність, системність сприйняття світу економіки, світу сучасного суспільного устрою за умов автономізації наукових шкіл і напрямів освітньої діяльності. Нові грані не тільки теоретичного, а й суто прикладного характеру відкриваємо для себе, коли окремі інститути, наприклад, ринок праці, соціальний діалог, корпоративну культуру, соціальну відповідальність тощо — будемо розглядати не як ізольовані

автономії, а як явища і процеси, що взаємозв'язані, взаємодіють, здатні взаємозбагачуватися та породжувати синергетичний ефект.

2.2. Концептуальні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Резюмуючи охарактеризовані в п.2.1. основні теоретико-методологічні підходи, що використовуються у розвитку урбанізованих систем вважаємо, що за такого складного переплетіння, про яке йшлося вище, пошук універсальних закономірностей розвитку урбанізованих систем, розуміння їхньої природи та складності, продукування нових економічних знань є можливим лише на засадах міждисциплінарності. Не можна не погодитись з думкою А.Колота стосовно необхідності використання міждисциплінарного підходу в економічній науці. За словами вченого «якщо у попередні роки ми навчились у процесі теоретичного аналізу поділяти проблеми соціального-економічного розвитку на окремі частини, і це було на певному етапі здобутком, працювало на поглиблення наукових досліджень. Вважаємо, що нині як головне постає завдання іншого порядку — зібрати окремі складники в єдине ціле, сформувати засади узагальненої, нової економічної теорії, а на її основі вибудувати комплекс фундаментальних функціональних наук (дисциплін)» [97].

Безумовно, елементи міждисциплінарного підходу в дослідженнях соціально-економічного і управлінського спрямування були наявні й дотепер. Наслідком є формування низки нових економічних моделей: креативної економіки, розумної економіки, поведінкової та експериментальної економіки тощо. Важко уявити, наприклад, дослідження проблематики містобудування без використання теоретичного і прикладного інструментарію економічної і соціальної наук. Увага економістів стосовно ролі людини у розвитку міста підкреслює що питання економіки є невіддільними від соціальної, етичної та

психологічної проблематики суспільного розвитку. Засвідчуємо, що здійснювані вченими дослідження ролі людини в економіці передбачали здебільшого як дотепер, так і нині використання здобутків психологів, соціологів, соціальних філософів тощо.

Багато проблем соціально-економічного прогнозування та планування вимагають дослідження залежностей між явищами і процесами що проявляються в урбанізованих системах. В останні десятиліття економісти звертають увагу на обов'язковість просторового моделювання економічних процесів і явищ. Проте використовувані регресивні моделі, а також методичні прийоми вказують на те, що тільки декларується просторовий підхід, але моделі соціально-економічного розвитку залишаються «апросторовими» і не скеровані на дослідження системних аспектів. Їх корисність в моделюванні розвитку територіальних систем є низькою. Це виникає з того, що дослідження залежностей не базується на системній теоретичній моделі урбанізованої системи. В аналізі втрачаються важливі зв'язки, а тим самим і спотворюються загальні результати оцінки та об'єктивність обґрунтованих рішень.

Принципово важливо, що міждисциплінарний підхід, міждисциплінарна практика наукових досліджень а також сформульовані положення нової теорії повинні не стільки репрезентувати повний огляд думки з означеного питання, скільки відображати певну синтетичну (узагальнену, а іноді й компромісну) позицію; у міру можливостей відображати погляди та напрацювання більшості фахівців сфери містобудування, соціології міст, регіонального розвитку, інших, що займаються проблемами міст і агломерацій, вимагають упорядкування різних (часто навіть суперечливих) думок окремих науковців.

Особлива значущість міждисциплінарного підходу та проведення на його основі комплексних наукових досліджень стає зрозумілою з огляду на низку закономірностей і тенденцій розвитку нової економіки, які не можна опанувати, керуючись традиційним методологічним інструментарієм. Як слушно зазначає Є.Перцик «міста - це «системи в великих системах», що формуються за певними

законами в фокусах великих тяжіють територій, місця концентрації виробничих, наукових і культурних цінностей, що володіють потенціалом зростання і силою тяжіння. Регулювати ріст міст можна лише на основі урахування об'єктивних закономірностей їх розвитку, але аж ніяк не всупереч їм» [193].

Закономірності розвитку урбанізованих систем перевірені всім історичним досвідом економічної та урбаністичних наук, міцно в ній утвердилися, не потребують будь-якої додаткової аргументації та мають характер постулатів. Передусім слід виділити закономірності функціонування економічної підсистеми міста – залежність від видів діяльності, зв’язків, людського чинника. Це також загальні екологічні закономірності, які відображають відношення взаємодії людини і природи, зокрема ті, які свідчать про безперервне виснаження ресурсного потенціалу в ході історичного розвитку суспільства та орієнтують людство на створення, широке впровадження і глибоке використання науково-технічного прогресу. Це закон збереження маси речовини, обмеженості ресурсів, який по суті є джерелом всіх форм конкуренції, суперництва і конкурентної боротьби в природі і суспільстві, екологічної рівноваги, згідно з яким суспільство розвивається, оскільки зберігає рівновагу між своїм тиском на середовище і відтворенням середовища.

З позицій соціальної підсистеми всі основні закономірності менеджменту і теорії управління мають місце також і для урбанізованої системи, в тому числі закон існування організації, згідно з яким життєдіяльність будь-якої організації складається з трьох основних, взаємозалежних процесів: отримання сировини з зовнішнього середовища; виготовлення продукту; передача продукту в зовнішнє середовище. Ключова роль у підтримці балансу між цими процесами, а також мобілізації ресурсів організації на здійснення цих процесів належить ролі управління. Має місце принцип пріоритету мети статичної та динамічної організації (організацій), згідно з яким в системі «мета – завдання – функція» найвищий пріоритет має мету, потім завдання, далі функція.

Це також загальні закони та закономірності організації простору, зокрема: про каркас і тканину територіальних утворень; інтеграції – основи формування перспективної територіальної структури розселення; мінімізації відстаней та простору, що реалізується принципом економії ресурсів та підвищення зв’язності елементів території; функціонального зонування; стадійності реалізації містобудівних проєктів; децентралізації розвитку великих міст; ступеневої (багаторівневої) системи обслуговування міст та інших територіальних систем; коливального циклу розвитку містобудівних систем: ріст – структура – реорганізація тощо. Це також гравітаційна залежність, згідно з якою пояснюється, що вплив великого міста на формування приміської зони відбувається більш активно та розповсюджується значно далі, ніж середніх та малих міст. врахування законів природи у розвитку урбанізованих систем виражає об’єктивну дію обмеженості економічних ресурсів та її вплив на економічні процеси. Закономірності залежностей розвитку урбанізованих систем від просторових характеристик (інтенсивності зв’язків, затрат часу), що досягається розвитком системи транспортних комунікацій; закономірності, що показують дію агломераційних ефектів, відповідно до якої точково або контактно розміщені об’єкти, якщо вони сумісні, завжди ефективніші, ніж розміщені ізольовано.

Закономірності відносин між і територією (територіальними ресурсами) і суспільними процесами, що визначають розвиток і розміщення останніх в просторовому аспекті. Ці закономірності відображають тяжіння населення, видів економічної діяльності до територій з особливими характеристиками. Тут проявляється залежність розміщення окремих видів діяльності, що обумовлені їх специфікою (рівнем їх концентрації, їх потребами в ресурсах, екологічніми умовами), характером взаємодії різніх галузей з територіальними ресурсами.

В урбанізованій системі економічні закономірності економічного розвитку повинні бути «пов'язані» з закономірностями просторового і соціального розвитку, більше того пріоритет повинен бути відданий саме соціальним і просторовим аспектам (рис.2.3.).

Рис. 2.3. Головні закономірності розвитку урбанізованих систем

*Джерело: розроблено автором

З огляду на той факт, що на порядку денному постають принципово нові завдання, а також обставини, тренди, пов’язані з глобалізацією економіки, підвищеною просторовою мобільністю капіталу, товарів і людей, все більш впливає на форму та динаміку урбанізації. Пов’язані з цим якісно нові явища в економіці вимагають від науки і практики пояснення нових причинно-наслідкових зв'язків, які при цьому виникають, і виявлення нових закономірностей, які б адекватно описували відповідні процеси актуалізують необхідність розроблення нової концепції інтегрованого розвитку концептуальних положень інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Вкрай важливо переконатися у тому, що завдання, які постають в контексті інтегрованого розвитку урбанізованих систем – це завдання і проблеми далеко не ті, що були ще декілька років тому. “Клубок” завдань наростає, таких клубків стає все більше.

Наступне, на чому маємо зосередитися – це усвідомлення нових завдань у царині міждисциплінарності та зрозуміння причин, обставин, трендів, які актуалізують міждисциплінарний підхід.

Перша причина – це зміни в економіці урбанізованих систем, які охоплюють суспільство, систему господарювання та управління, територіальні відносини. У новій економіці, яка інтенсивно формується, багато складників урбанізованої системи без перебільшення міняються місцями стосовно до їхніх ролі, місця, значення в економічному і суспільному житті або ж потребують іншої оцінки, іншого сприйняття. Зростає значення і ролі нематеріальних чинників в житті міст, навіть в умовах погіршення економічних характеристик. За іншою логікою, з іншим методологічним інструментарієм треба оцінювати ефективність інвестиційних проектів, цінність історико-архітектурної та культурної спадщини, продуктивність інтелектуальної праці та багато іншого.

Друга причина — це небувале ускладнення урбанізованих систем, у т.ч. їх економічних, соціальних, управлінських та відповідних інститутів. Опанувати механізми функціонування цих систем та їх розвитку стає все важче, а той неможливо без запозичення, перетікання підходів і методів різних наук (дисциплін). Наголошуємо й на тому, що в міру ускладнення територіальної організації розселення, виробництва, інфраструктури, підвищення напруги у використанні основних незамінних природних ресурсів (території, води, повітря, грунту), зростання значення маловивчених соціальних факторів (ступеня привабливості населених пунктів різної величини, впливу їх архітектурно-естетичного образу, механізму ряду демографічних процесів, соціальних аспектів передавання інформації) посилюється (інтенсифікація та взаємозв’язок усіх економічних і суспільних процесів) взаємозалежність усіх факторів і процесів, відтворення та поява все нових, більш складних проблем сьогодення, які визначають розвиток міста, - і стає очевидною необхідність міждисциплінарного підходу до їх вирішення.

Третя причина - посилюється залежність економіки від макроекономічних і глобалізаційних впливів. Це означає що все що відбувається в економіці міст

часто залежить від того що відбувається в економіці країни і світу. Економіка міст є більш схильною до ризиків, які непідконтрольні більшості людей. Зниження залежності сучасної економіки від ресурсної складової створює умови для переміщення населення в регіони і міста з більш сприятливими і комфортними умовами проживання, що прямим наслідком впливає і на конкурентоспроможність міст.

Ці зміни зробили нагальною потребу теоретичного осмислення та обґрунтування основ теорії економіки урбанізованих систем, врахування нових закономірностей розвитку в економіці урбанізованих систем та обґрунтуванні механізмів їх інтегрованого розвитку, виділення головних детермінант, які повинні відігравати домінуючу роль у їх розвитку порівняно з попередніми етапами.

Увага економістів і соціологів стосовно ролі людини у розвитку урбанізованих систем підкреслює що питання економіки є невіддільними від соціальної, етичної та психологічної проблематики суспільного розвитку. Врахування ролі людини в економіці урбанізованих систем пов’язується з усвідомлення нової якості соціально-економічного розвитку, розуміння того, що зміни в світогляді, психології, поведінці людини не менш важливі, ніж зміни техніки і технології; що новітні концепції формування «суспільства знань», постіндустріального, інформаційного, когнітивного суспільства вимагають відповідного культурологічного обґрунтування; що людина в сучасних економічних системах постає не як абстрактна сутність, а як конкретна соціальна цілісність. Основними чинниками, які повинні бути враховані в економіці урбанізованих систем – це мозаїчність і асиметрія демографічного стану, міграційні тенденції, трудовий потенціал, освіченість, рід зайнятості, участь людини в суспільних мережах.

Врахування людського виміру – це більша увага до потреб людини, до якості середовища, в якому людина живе, працює, подорожує. З одного боку, люди, що володіють необхідними компетенціями та здібностями, вже не задовольняються просто високою оплатою своєї праці, а вимагають якісного

житла, комфортних умов життєдіяльності, різноманітності форм проведення дозвілля, можливостей для підвищення освіти і багатьох інших переваг. З іншої сторони, саме по собі розвинене міське середовище, що надає перераховані можливості та переваги, створює передумови для підвищення якості людського потенціалу, сприяє розвитку конкуренції у створенні нових ідей та інновацій.

Слід враховувати, що з'явилися нові акценти в якості життя, коли мешканці обирають місце проживання не тільки керуючись критеріями економічності (близькість, затрати часу), функціональності (доступність місць праці, соціальної інфраструктури, закладів розваг), але й критерію комфортності – проживати в найбільш естетично привабливих місцях міст і передмість, до прикладу, поруч із парками та іншими зеленими зонами, неподалік гір, на узбережжях тощо; критерію близькості – до університетів, природних зон, міста. Процес «демографічного старіння», зі свого боку, формує запити до якості життя літніх людей, а потребою в сталий розвиток обумовлено увагу до утворення молодого покоління, вирішення екологічних проблем в містах і т.д. Особливо важлива роль екології, оскільки рівень якості життя уже не сприймається без урахування екологічних характеристик середовища. Сюди треба віднести і низку факторів безпеки, які за висновками Римського клубу сьогодні стоять перед людством – екологічний; продовольчий; кліматичний, техногенний та соціальний. Екологічний - означає наявність сприятливого та безпечного з екологічної й санітарно-епідеміологічної точки зори середовища. Продовольча безпека – це коли всі люди, у будь-який момент часу, мають можливість придбання безпечної їжі, необхідної для ведення активного і здорового способу життя. Кліматично безпека передбачає максимальну захищеність населеного пункту від впливу негативних кліматичних факторів, а техногенна - відсутність у ньому, та в безпосередній близькості, об'єктів і факторів, існування чи діяльність яких може спричинити техногенну катастрофу. Накінець соціальна безпека - це відсутність різких економічних, політичних, світоглядних та інших протирічь між певними групами населення, які проживають у межах урбаністичного утворення [17].

Звернімо увагу на таку принципову обставину стосовно людиноцентричності в теорії урбанізованих систем – врахування ціннісних характеристик. Серед цінностей можна виокремити ті, які не змінюються під час їхніх перетворень упродовж усього періоду існування, без яких система не може існувати. Набір цих характеристик варто розглядати як інваріанти. Інваріанти мають універсальний характер, тобто прийняті (чи мають перспективу бути прийнятими) всіма членами суспільства незалежно від соціального стану, етнічних, матеріальних, расових та інших характеристик. Так, до інваріантних чинників можна зарахувати базові потреби людини – здоров'я, життя, безпеку, свободу. Не менш важливою є забезпеченість людини певними матеріальними благами – добробут, матеріальний стан. Інваріанти виконують роль основних орієнтирів у визначенні стратегічних рішень, виділенні пріоритетів у розвитку урбанізованих систем, дають змогу сконцентруватися на головному, на тому, що даватиме великі результати, на масштабній перспективі. Потрібно розуміти загальні цілі в більш широкому плані кінцевих цілей, наприклад, стабільна якість життя та життєздатність – і не лише у більш вузьких умовах (наприклад, економічне зростання, рівень зайнятості, рівень доходів). Інваріантність – це можливість дистанціюватися від будь-якої конкретної ситуації, краще зрозуміти цілісність ситуації або звернути увагу на потреби більш цілого, побачити зусилля щодо спільних змін у ширшому контексті. Інваріантні чинники будуть визначати і економічну політику, зокрема інвестиційну, необхідну для економіки відповідно до того, що має значення для мешканців міста та спільнот, того, що вони вважають «важливим». Поряд із незмінними чинниками є ті, що змінюються під впливом часу, технічного прогресу та інновацій, з кожним поколінням, зі зміною соціально-економічної та політичної ситуації. Наприклад, змінними є рівень доходів населення, ціни, структура економіки, демографічні процеси.

Роль людини в економіці урбанізованих систем у середовищі може характеризуватися як раціональними, так нераціональними чинниками. Раціональність присутня в усіх аспектах економічної діяльності. Однак коли це

не вдається, а результатів важко досягти, найчастіше провал можна простежити в таких нераціональних аспектів, як недовіра, нерозуміння, тиск або неповага. Необхідно звернути увагу на ці людські фактори та інтегрувати раціональні й нераціональні аспекти в плануванні, реалізації та оцінці проєктів та ініціатив.

Таким чином економіка, яка заснована на людському капіталі та продукуванні інновацій здатна розвиватися сьогодні в містах, які створюють для цього всі необхідні умови. Вона тісно пов'язується з концепцією соціальної орієнтованості економіки. Зміст концепції, яку часто зводять до питань «соціальної компенсації», тобто до необхідності проводити політику перерозподілу доходів, соціального страхування, створення розвиненої соціальної інфраструктури і т. ін. є важливою, проте не вичерпує ідеї людиноцентричної економіки. Соціальна політика не повинна бути «безкоштовним додатком» до економічної політики. Будь-які заходи у сфері економіки мають соціальний сенс і соціальні наслідки. Правильно розтлумачена соціальна політика означає насамперед створення необхідних умов якості життя. Охоплюючи широку палітру факторів, зокрема й ірраціонального змісту, соціальний пріоритет вимагає врахування пріоритетів людини в місті, розкриття її здібностей, задоволення матеріальних і духовних потреб. Людський пріоритет, зокрема в програмах розвитку міст, необхідно трактувати широко й не зводити до потреб створення нових місць праці та розвитку сфери культурно-побутового обслуговування. Освіченість населення є керованим фактором, творчість потребує певного середовища. В урбанізованому середовищі людина має можливість реалізувати свої матеріальні і духовні потреби. Однак середовище життєдіяльності – це не тільки забезпеченість мешканців міста місцями прикладання праці, основними видами товарів та послуг, але й комфорт, естетика, елегантність, тобто ті зовнішні умови, що забезпечують життєву зручність, вигоду мешканцям міста в щоденних ситуаціях, з якими людина має справуву повсякденному побуті. Саме ці умови врешті ведуть до підвищення корисності міста з точки зору його мешканців.

Зростає динамізація, швидкоплинність, швидко змінюваність процесів у містах. Ті зміни, які раніше (ще у другій половині XX ст.) відбувалися упродовж 15- 20 років, нині стають реальністю за 4-5 років. Динамізація системи змінює підходи до організації та управління містами. Особливе значення у цьому процесі належить інформатизації, яка:

- розвиває електронну комерцію, транспорт і логістику, розширює доступ населення до ринків товарів і послуг, прискорює обіг фінансових капіталів;
- сприяє економії ресурсів (енергії, води, тепла) шляхом використання цифрових вимірювальних приладів, технологій «розумного будинку», інтелектуальне вимірювання енергії, де автоматичне зчитування лічильників дозволяє комунальним компаніям та пасажирам отримувати доступ до інформації в цифровому вигляді;
- у сфері транспорту і логістики сприяє зростанню мобільності для переміщення людей, промислових та комерційних товарів, розширенню сфери товарів та послуг, що може призвести до отримання більшого доходу, а отже, і більшої зайнятості;
- поширює підхід на управління містами (великими згромадженням мешканців) в реальному часі. Система відслідковування з допомогою фотокамер та систем GPS реальної ситуації дозволяє коригувати не лише рішення користувачів (зміна руху автомобілів на основі інформації GPS), але і управлінські рішення в цілому.

Динамізація також провокує і негативні фактори. Негативною стороною стрімкого розвитку технологій, яку широко обговорюють учені всього світу, є очікування зростання безробіття і зміни форм зайнятості населення. Нові технології підсилюють всі проблеми, пов’язані зі скороченням числа робочих місць і зниженням рівня оплати праці, нерівністю і ринковою владою. Крім цього, вони додають низку нових проблем, зокрема у сферах недоторканності

приватного життя і кібербезпеки. Один з найбільш тривожних аспектів динамічного розвитку технологій пов'язаний з їхнім впливом на людину і суспільство, зміною людей і характеру їхньої взаємодії один з одним [17]. Розвиток технологій може піти шляхом, який в економічній літературі називають супутньою «поляризацією», коли якоюсь мірою збільшується попит на дуже високу кваліфікацію, а решта зростання зайнятості припадає на низькокваліфіковану роботу з відповідним низьким рівнем оплати праці, оскільки за дуже низької вартості капіталу фірмам доводиться вирішувати, як розпорядитися обмеженими інвестиційними ресурсами, і вони концентрують увагу на усуненні факторів, з якими пов'язана найбільша частка витрат виробництва – робочій силі [93, 33].

Дослідження та моделювання процесів з погляду часу в системі вимагає узгодження соціально-економічних процесів, які є більш динамічними з використанням просторових характеристик, які характеризуються більшою інертністю. Серед чинників, які мають вирішальне значення особливе місце належить ресурсному потенціалу, оскільки існує закономірність швидкого виснаження і втрати його якісних характеристик. Ресурси можуть виступати фактором для розвитку окремих видів діяльності, а також можуть значно здорожчувати або унеможливлювати розвиток міста в майбутньому.

Важлива роль відводиться інфраструктурі всіх видів – соціальній, транспортній, технічній, інформаційно-комунікаційній. Слід враховувати здатність існуючої інфраструктури задовольнити зростаючі потреби в послугах, прийняти великі транспортні потоки. Інфраструктура потребує значних коштів, але може принести і значні вигоди для економіки міста: для інвесторів – через економію капітальних видатків; для територіальної громади – через інвестиції та податки; для місцевої влади – через розвиток економіки та фінансову стабільність; для звичайних громадян – через нові робочі місця та здешевлення продукції.

Динамізація в урбанізованій системі пов’язується із змінами геометричних характеристик (форма, конфігурація, площа). В особливий спосіб це проявляється стосовно кільцевої конфігурації урбанізованої системи. Кільцеві структури мають свої переваги - компактність, хороша доступність центру, найменший ступінь порушення природного оточення при точкової концентрації розселення, але подальше розростання міста і формування на їх основі агломерацій приводить до проблем екологічного і функціонального характеру, які не можуть бути вирішені в рамках такої фори плану. Водночас надмірне розростання передмість (навіть при наявності земельних ресурсів) є неефективним оскільки така забудова поглинає більшу кількість землі на душу населення і вимагає будівництва більшого обсягу інфраструктури на душу населення, а також більш високих витрат для її підтримання. Знижується ефективність і відповідно можливість використання громадського транспорту, і зростання залежності від автомобільного, що, в свою чергу, вимагає державних інвестицій в атомобільні дороги. Екстенсивна забудова землі часто руйнує природне довкілля і може завдати шкоди чутливим екосистемам. монофункціональна політика може привести до соціального розшарування і таким його проявів, як існуючі пліч-о-пліч нетрі і закриті охоронювані селища [239] .

Динамічність потребує гнучких методів управління інфраструктурою. Технології звичайно ж, роблять помітний вплив на міста, і не завжди у владі міста і його жителів вплинути на них. Але технологічні хвилі приходять і йдуть, а міста залишаються. З огляду на це, не варто гнатися за короткостроковою вигодою, а варто по-господарськи думати про те, як пристосувати ту чи іншу хвилю для потреб розвитку. Кожна технологічна хвиля обіцяє можливості і вигоди. Навіть радянська забудова залишила нашим містам в спадок соціальну рівність, недоступне багатьом найбільшим містам світу, а олімпіада Барселони допомогла столиці Каталонії стати одним з найпопулярніших, комфортних і

процвітаючих місць на Землі [234]. При цьому слід розуміти, що реальне майбутнє може сильно відрізнятися від уявного сьогодні, тому більш гнучка інфраструктура стане в нагоді, якщо прогнозується скорочення населення.

У розвиток оприлюдненої на початку тези щодо зміни ролі, місця, значення в економіці урбанізованих систем, її складових і необхідності радикального оновлення методологічного інструментарію економічних досліджень акцентуємо на тому, що таке оновлення пов’язане перш за все з розбудовою нової економіки, для якої характерні інші структура та ієрархія факторів. Якщо в нинішній, традиційній системі господарювання основними рушійними факторами розвитку є переважно матеріально-уречевлені, то в новій економіці на передньому плані перебувають нематеріальні активи (якісні чинники). Це означає, що об’єкти наукових досліджень у дотеперішній та новій економіці докорінно різняться.

Теоретична база економіки міст зорієнтована головним чином на містоутворюючі чинники розвитку економікиТеоретична база економіки міст зорієнтована головним чином на містоутворюючі чинники розвитку економіки, коли об’єктом дослідження є традиційне виробництво, матеріальні фактори, їх відтворення, що здійснюється у форматі матеріалістичного сприйняття. Сучасна нова економіка заснована на тих видах діяльності, які раніше не відігравали істотної ролі (фінансовий сектор, інформаційні технології, сектор послуг, освіти тощо). Така економіка прив'язана до висококваліфікованої професійної структури трудових ресурсів, які здатні генерувати інновації. Це не означає що ми відкидаємо матеріальний аспект. Промисловість безумовно є важливою, оскільки вона створює попит на технології, інновації, наукові рішення, однак слід звернути увагу на ті теорії та економічні моделі, що сформувалися в контексті теорій розумної економіки (smart economy), економіка спільного споживання (sharing economy), економіка зв’язків, «економіка на вимогу», «нічна економіка», економіка відвідувачів (visitor economy), циркулярна економіка. Виникли моделі міст, зосереджені на диференційованих стратегіях,

таких як глобальне місто, креативне місто, «місто-фантазія», «творче місто», туристичне місто, «місто розваг», «місто подій», які намагаються використовувати нематеріальні чинники, конкретні якості, які можуть забезпечити переваги в економіці міста [198, 241, 287].

Значні вигоди для економіки можуть принести зв'язки. Економіка урбанізованих систем уже давно не обмежена адміністративними чи іншими кордонами, межа міста стає розмитою, багато процесів що відбуваються у містах, поширюються на певні відстані, які мають різні соціально-економічні, просторові й часові дії. Так, процеси розселення і відпочинку населення, умови розміщення комерційної сфери, навіть вирішення окремих інфраструктурних проблем міста виходять за адміністративні межі міста. Ринок праці, ринок землі, ринок житла, ринок капіталу та ринки товарів і послуг – кожен із цих ринків має просторові межі. Наприклад, у випадку з робочою силою зовнішня межа ринку задається максимальним діапазоном сполучень. Для спеціалізованих товарів, що виробляються в місті, споживачі можуть розподілятися по всьому світу, тоді як ринок комунальних послуг обмежується власне адміністративними межами міста. Інфраструктурні системи, орієнтовані на потреби міста (сміттєзвалища, джерела водопостачання) можуть виходити далеко за межі міста: одні – за значенням, інші – за своїми функціями, натомість житлова і комерційна функції концентруються в радіусі 10–15 км від межі міста. Таким чином економіка урбанізованих систем – це система, яка отримує вигоди від території, більшої за саме місто. Прицьому важливо підкреслити, що саме системи розселення вищого порядку з високою мобільністю населення, інтенсивним інформаційним обміном і можливостями для економічної кооперації належить роль головних фокусів економічного зростання і розвитку. Тому, аналізуючи процеси, що відбуваються сьогодні на урбанізованих територіях, не можна ігнорувати агломераційний контекст і можливості налагодження ефективних зв'язків на різних рівнях: міжнародних, регіональних, з оточенням повинно бути відображені в стратегіях розвитку.

Певні міста виокремлюють культурні цінності та ресурси (історична спадщина, події), які стають об’єктом комерціалізації, головним фактором атракційності міста, роблять його привабливим для життя, відвідування і ведення бізнесу. Комераціалізація об’єктів спадщини створює економічні вигоди що відповідають інтересам власності та індустрії туризму. Отже, спадщина перейшла від доброякісної, спеціалізованої зацікавленості до центральної ролі в брендингу міста та просуванні міста серед його громадян та зовнішнього світу.

В умовах зростання ваги культурологічної складової постають завдання визначення цінності об’єктів культурної спадщини. Цьому питанню приділено увагу в науковій літературі. С.О. Бєляєва в дослідженні «Про балансову вартість нерухомих пам’яток» зазначає, що визначення балансової вартості пам’яток і балансового обліку всіх археологічних пам’яток України допоможе чітко окреслити, якими багатствами володіє наша держава [2]. На думку автора, балансова вартість пам’ятки не може бути постійною, і в період інфляції необхідно здійснювати індексацію відповідно до визначених коефіцієнтів, а також враховувати зміни ринкової вартості. Н.М. Рудик переконаний, що до уваги слід брати соціокультурну й наукову значимість пам’ятки, а також такі критерії, як унікальність і рідкісність (раритетність) [12]. Багатолітні дослідження природи і сутності архітектури А.П. Мардера дали можливість ученому сформулювати заходи, які стимулюватимуть розвиток оціночної діяльності й підвищать інвестиційну привабливість об’єктів культурної спадщини [8]. Неодноразово беручи участь в оцінці пам’яток архітектури і містобудування м. Одеси, А.П. Мардер формулює головні завдання оцінки, пропонує певні корективи до чинної Методики грошової оцінки пам’яток. На думку М.Т. Глікмана, В.В. Лемза [4], у сучасних умовах розвитку України необхідно ефективно й своєчасно вирішувати питання збереження архітектурно-історичного середовища і природної спадщини України як частини європейської культурної спадщини. Головна мета політики щодо цієї проблеми — розробка основних принципів оцінки і подальшого розвитку архітектурно-історичного середовища з

урахуванням збереження пам'яток архітектури та містобудування в умовах адаптації, реставрації, реконструкції і модернізації наявної забудови.

Таким чином одним із механізмів сучасної економіки є виявлення і врахування в окресленні перспективи розвитку урбанізованих систем нематеріальних речей, а відповідно, це означає, що на першому плані дослідження мають бути явища і процеси, які дедалі складніше досліджувати у звичних координатах механіко-матеріалістичного підходу.

Потреба регульованого впливу на процеси в урбанізованих системах виникає із необхідності уникнення і пом’якшення провалів і неефективної дії ринкових механізмів. Багато в місті є того, що живе за своїми ринковими законами. Тобто, є системи, де проявляється ефективність ринкових механізмів. Для прикладу, недоцільно в умовах ринку встановлювати жорсткі вимоги до кількості об’єктів суспільно-ділової інфраструктури: можливість появи цих об’єктів на території визначається факторами, які не входять до сфери впливу містобудівного проєктування. Це, наприклад, попит на ті чи інші товари та послуги, пріоритет різних галузей економіки в конкретному місті, рівень доходів населення тощо. Ціни на житло, працю і землю також формуються на ринку, і є головним індикатором, що вказує на зміни в рівні доходів населення, уподобань, цін на ресурси, зміни в технологіях, рівні конкуренції.

Водночас, в місті є багато сфер, що потребують керованого впливу. Зокрема потреба регульованого впливу виникає у зв’язку із необхідністю виробництва суспільних благ. В контексті економіки міст розглядається як товари і послуги, доступні всім членам суспільства однаковою мірою, що виробляються на суспільні кошти державою чи благодійними організаціями. Виділяють основні типи міського суспільного блага: освіта, безпечність середовища, комунальне господарство, соціальне забезпечення, але зростають запити мешканців на інші суспільні блага – громадські простори, доступне житло, місця відпочинку, які не виробляються вільним ринком. Якщо все віддати на відкуп ринку, то місто може позбутися скверів, парків і багато чого іншого –

власники землі моментально продадуть її або забудують її торговими центрами, житловими будинками чи офісами.

Звернімо увагу на таку принципову обставину. Для урбанізованих систем характерною є наявність шкідливих наслідків. Шкідливі наслідки властиві містам на всіх історичних етапах. Більші чи менші, вони накопичувались у просторі міста, приводили до його «отруєння» – прикладом є міста епохи середньовіччя чи промислової революції й індустріалізації. Шкідливі наслідки виникають внаслідок об’єктивних обставин, наприклад екологічні. Екологічні наслідки мають цілком конкретну економічну «ціну», яку мешканці міст платить не лише через податки, а й через погіршення здоров’я, тривалості і якості життя та пов’язані з цим економічні втрати. Шкідливі наслідки виникають і в силу управлінських помилок, непродуманих архітектурно-містобудівних дій, неефективного використання коштів. Більші чи менші шкідливі наслідки мають властивість накопичуватись у просторі міста, призводити до знецінення нерухомості у зв’язку з наднормативним ущільненням забудови. Проблемами є зволікання, надмірне витрачання часу чи коштів на неефективні цілі, різке зростання вартості вирішення міських проблем у майбутньому внаслідок теперішніх помилок фахівців і рішень, зорієнтованих на тимчасові вигоди; погіршення екологічного стану середовища (наприклад «червоне» повітря в деяких містах України). В результаті дії шкідливих наслідків створюються умови що збільшують добробут одних суб'єктів за рахунок зниження інших. Такі шкідливі наслідки є джерелом соціальних конфліктів «просторового», функціонального, економічного характеру. Існуючі конфлікти (поимлкові рішення) повинні бути керовані, пом'якшені, усунені та не призводити до створення нових. Це функція влади, яка повинна запобігати виникненню нових конфліктів, зовнішніх ефектів завдяки правильному розподілу функцій у просторі. Потрібне «розумне регулювання».

Дж. Стігліц у книзі «Люди. Влада і прибуток. Прогресивний капіталізм» підкреслює необхідність регулювання економіки пов’язується з інноваційністю економіки. Виробництво знань відрізняється від випуску сталі або іншого звичайного товару. Ринки самі по собі не забезпечують достатнього

фінансування фундаментальних досліджень, цілющого джерела всіх інших досягнень. Саме тому уряд повинен відігравати провідну роль як мінімум в їх фінансуванні. Інша важлива складова, на думку автора, - планетарні межі. Ринки самі по собі здатні перетворити міста в місця, непридатні для життя: згадайте хоча б лондонський смог або зміг в Лос-Анджелесі. Ринок самостійно не очистить ці міста: тільки державне регулювання змушує змінити поведінку. Воно забезпечує величезну вигоду для всіх, не надто обтяжуючи кожної людини і фірму [241].

Вільний, нерегульований ринок є неефективним інструментом координації (оптимізації) для розвитку складних просторових систем. Необхідний механізм підтримки ринкових процесів, що спрямовує розвиток міст. Проблема розриву між потенційним (виходячи зі складності економіки) та реальним економічним зростанням не вирішується автоматично. Якщо не докладати цілеспрямованих зусиль на рівні державної і міської політики, замість того, щоб швидше зростати, економіка опускається на нижчий щабель. Добре регульована урбанізація, що базується на розумінні поточних тенденцій та стратегічних пріоритетів, у довгостроковій перспективі може допомогти максимізувати економічні ефекти урбанізації, одночасно мінімізуючи витрати. Серед традиційних підходів: планування, землевпорядкування, кадастр, податкові механізми, соціальні програми. Але зростає можливість розширення напрямів регульованого впливу у зв’язку із появою ідеї суспільного капіталу. Там, де люди поінформовані, де вони не чекають подачок від влади, розуміють (в самому прямому, а не в переносному сенсі) ціну своїх рішень і переваг, тих чи інших рішень, готові разом діяти, оскільки їм не байдуже, що відбувається в їх місті, там буде ефективне управління, комфортне середовище і чисте повітря. Соціальний капітал, який визначається як здатність до колективних дій, за своїм впливом на економічне зростання можна порівняти з людським капіталом, тобто знаннями, навичками, досвідом та іншими активами індивіда, що сприяють економічному успіху. У містах з високим рівнем соціального капіталу, вище якість державних послуг і навіть краще фізичний і психічний стан городян [234]. Варто фокусувати

увагу на зміцненні в місті таких характеристик як громадськість, інституції, соціальні мережі.

Успішний інтегрований розвиток – складний процес, елементами якого є не лише ресурси, компетенції та мотивація. Вміння акумулювати необхідні ресурси для вирішення завдань інтегрованого розвитку. Д. Стігліц в книзі «Люди. Влада і прибуток. Прогресивний капіталізм. так характеризує можливість залучення інших ресурсів для вирішення завдань інтегрованого розвитку: «…втручання уряду в різні сфер діяльності принципово важливо. Двох думок тут бути не може. Однак, як влада організує цю діяльність, питання більш складне. У деяких випадках приватно-державні партнерства, наприклад в сфері створення інфраструктури, виявляються ефективним способом надання послуг. Приватний сектор надає капітал для будівництва дороги на державній землі, керує експлуатацією дороги, скажімо, протягом 30 років і в кінцевому передає її державі. Нерідко, однак, в таких партнерства ризик збитку бере на себе уряд, а приватний сектор отримує прибуток. Коли з'ясовується, що фірма заклала низьку ієну, вона просто відмовляється від контракту: коли ціна вище витрат, фірма залишає собі прибуток. Уряд повинен неупереджено вибирати найкращий спосіб організації виробництва і надання послуг» [141]. Управління має вирішальний вплив на синергію зазначених складових. Воно може зробити більш вигідним використання одних ресурсів, обмежувати використання інших і навіть задавати вектор підприємницької мотивації, роблячи використання одних компетенцій більш вигідним, а інших – навпаки. Економічна політика здатна сприяти розвитку одних видів економічної діяльності і стримувати інші. В такий спосіб проявляється природний дуалізм між «невидимою рукою вільного ринку» та державним регулюванням.

Підсумовуючи вищенаведене, зазначимо, що найважливішою вимогою інтегрованого розвитку є різнобічний і системний підхід до урбанізованої системи, більше усвідомлення ролі якісних чинників в розвитку урбанізованих систем. За своєю суттю міждисциплінарний підхід означає інтеграцію всього соціально-економічного укладу та націлений на зниження ресурсомісткості

виробництва. Відповідно до зазначених підходів головними складовими політики інтегрованого розвитку є:

- формування необхідних умов якості життя, врахування ціннісних характеристик у визначенні стратегічних рішень;
- посилення інституційної спроможності та ролі влади як регулятора, що базується на розумінні поточних тенденцій та стратегічних пріоритетів, яка у довгостроковій перспективі може допомогти підвищувати економічні ефекти урбанізації, одночасно мінімізуючи втрати;
- регулювання ринкових процесів в містах, зокрема через співпрацю, просторове планування, «розумне регулювання», прозорість роботи;
- істотне розширення та підвищення економічного потенціалу урбанізованої системи шляхом капіталізації нематеріальних чинників, оптимізації і розбудови зв’язків;
- дослідження та моделювання процесів з погляду часу в системі, узгодження соціально-економічних процесів, які є більш динамічними з просторовими характеристиками системи, які характеризуються більшою інертністю, що дозволить правильно оцінити можливості і майбутні потреби, особливо коли йдеться про вибір пріоритетів у розвитку міст.
- включення екологічних умов, факторів і об'єктів, в тому числі поновлюються ресурсів, в число економічних категорій як рівноправних з іншими категоріями багатства; істотне розширення і уточнення системи платності природокористування;
- підпорядкування економіки урбанізованих систем екологічним обмеженням і принципу збалансованого природокористування, перехід до стратегії якісного зростання на основі технічного переозброєння під еколого-економічним контролем;
- відмова від витратного підходу до охорони навколишнього середовища і включення природоохоронних функцій надмірності асортименту товарів при посиленні контролю їх якості.

У таблиці 2.1 сформовано концептуальні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

Таблиця 2.1.

Концептуальні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Ваделі економіки урбанізованих систем	Пріоритети
Людиноцентричність	*Пріоритет* – врахування *в* стратегіях розвитку тих чинників, які є незмінними чинників, які є головних і другорядних цілей. Інваріантні чинники повинні бути об'єктом довгострокового планування і залишатися незмінними, постійними при яких-небудь перетвореннях, при переході до нових умов. Ті чинники, які змінюється доцільно переглядати і адаптувати у відповідності до нових умов.
Якість економічного розвитку	*Пріоритет* – політика, орієнтована якісні показники розвитку систем, які включають як економічні, так і альтернативних показників зростання, які вимірюють зовнішні ефекти навколишнього середовища, здоров'я людини та добробуту. Економічний успіх; внесення поступових змін, необхідних в екологічних питаннях; покращення здоров'я, багатства та якості життя нерозривно пов'язані. У довгостроковій перспективі неможливо досягти успіху в жодному із них ізольовано. Врахування в економіці нематеріальних чинників створить умови для розширення економічної бази міста в напрямку тих видів діяльності, які економічно, соціально й екологічно більш бажані для міста.
Регульованість	*Пріоритет* – посилення участі та ролі місцевої влади у таких сфера як: технічна і транспортна інфраструктура, суспільні інтереси, шкідливі наслідки, технології та фундаментальні дослідження. Добре керована урбанізація, що базується на розумінні поточних тенденцій та стратегічних пріоритетів довгостроковій перспективі може допомогти максимізувати економічні ефекти урбанізації, одночасно мінімізуючи витрати (погіршення стану навколишнього середовища та інші потенційні негативні наслідки зростаючої кількості міських жителів).
Динамізм	*Пріоритет* – важливість впорядкування простору як чинника, у т.ч. шляхом трансформації вже забудованих територій, скерування інвестицій в деградовані частини простору через проекти реконструкції і ревіталізації, насичення їх новими функціями. Просторова організація територій відповідно до вимог сталості і поліцентричного розвитку, стимулювання використання власного потенціалу територій, надання підтримки окремим територіям, що характеризуються особливими проблемами соціально-економічного розвитку, високим історико-культурним потенціалом, екологічними умовами створить умови для формування середовища, сприятливого для життя і роботи людини, підвищення якості життя мешканців міста, вирівнювання соціальної та просторової нерівності.

**Джерело: розроблено автором*

Розроблені теоретичні підходи дають можливість та створюють необхідні умови реформування існуючого методологічного аналізу в містах, і обґрунтовують рішення з їх трансформації та розвитку. Подальші дослідження та організація урбанізованих систем вимагають вироблення нової методологічної платформи, яка дозволяла б системно оцінювати ситуацію, пояснювала б існуючі суперечності, розкривала ширші можливості для теоретичного обґрунтування рішень і прогнозування розвитку урбанізованих систем.

2.3. Детермінанти інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Для розроблення системної методологічної платформи дослідження моделі урбанізованої системи, її нормативного та інформаційного забезпечення потрібно встановити чинник, який здійснює вирішальний вплив на характер або результат чогось координати та межі системи, в яких можна було б описати всі наявні та передбачувані завдання. Обгрунтована економіко-урбаністична модель урбанізованої системи, що включає п’ять детермінантів:

L – людський, який формує множину потреб і задає цілі розвитку системи;

Е – економічний, який створює можливості забезпечення потреб людини та відображає множину економічних характеристик системи;

П – просторовий, який відображає множину природно-ресурсних, містобудівних умов, геометричних і технологічних характеристик;

У – управління, який включає процеси планування, організації і контролю в системі;

Т – часовий, що враховує історичний аспект (ретроспективу), теперішній час і перспективу, відображає динаміку процесів і змін у системі.

Методика дослідження моделі урбанізованої системи передбачає встановлення показників і характеристик системи та виявлення кількісних і якісних залежностей між економічними та просторовими, соціальними і

часовими характеристиками системи. Можна виділити як мінімум три групи показників окремого виміру, що розкриватимуть кількісні та якісні його характеристики, а також використання наявних можливостей. Виміри і взаємодії урбанізованої системи розписуємо через характеристики, які потім формалізуємо до показників (кількісних характеристик).

Зупинімось коротко на узагальнених складових векторах урбанізованої системи, виділивши на множині показників кожного виміру ті, що стосуються взаємодій між характеристиками, а також показників їх використання.

Економічний вимір. Економіку урбанізованої системи характеризують зв'язки, види діяльності, інфраструктура. Зв'язки економіки міста включають внутрішні, з оточенням, з надсистемою. Функції міста можуть бути розділені на монопрофільні, диверсифіковані, універсальні. Важливою характеристикою економіки міста є рівень спеціалізації або диверсифікації економіки. Найбільшому потенціалу економічного зростання відповідає така структура міської економіки, в якій створюються можливості отримання економічних вигод не лише від матеріальних активів, але завдяки виявленню і врахуванню в окресленні перспективи розвитку міст нематеріальних речей, розвитку нових видів економічної діяльності, орієнтованих на використання інформаційних технологій (електронної комерції, транспорту і логістики, економіки спільного споживання).

Характеристики інфраструктури міста включають систему забезпечення потреб людей, технічного та побутового обслуговування, а також управління. Розвиток систем інфраструктури в місті визначає можливості економіки у формуванні пропозиції щодо товарів і послуг, робочих місць. Інтегральною характеристикою є можливості економіки міста, зокрема фінансові, у забезпеченні потреб населення.

Людський вимір урбанізованої системи характеризують демографічні характеристики, інституційні. Населення може бути структуроване за різними ознаками: щодо статі, віку, кваліфікації та за іншими параметрами. Для будь-якої категорії людей характерні кількісні показники (чисельність людей, що

проживає на території), якісні – це характеристики духовності, освіченості, характеристики використання (зайнятість, професійна структура). Особливе значення мають якісні характеристики людського виміру, зокрема рівень освіченості, професійна структура населення, а також рівень довіри, норми поведінки та зв'язки. До характеристик цього виміру зараховуємо також ті, що характеризують владу, передусім компетентність місцевої влади та її розуміння завдань управління й розвитку міста. Такими умовами є політика державної та регіональної влади щодо розвитку території, вибору пріоритетних напрямів діяльності у вибраній територіальній одиниці, а також створення правових умов для активізації чи стримування розвитку міст. На взаємодіях влади – людини – інституції формується система комунікацій і можливості вирішення конфліктів і прийняття рішень.

Простір урбанізованої системи характеризують умови, геометричні характеристики і технології. Умови включають природно-ресурсні, містобудівні і умови розміщення. Природно-ландшафтні умови включають рельєф, водні ресурси, кліматичні умови, мінеральну сировину. Містобудівні умови системи характеризують показники структури розпланування, функціональної структури території, характеристики інженерно-технічної і соціальної інфраструктури. Умови розміщення вказують на положення міста в системі розселення, стосовно основних транспортних комунікацій, близькості до кордону, зв'язків міста з іншими містами і державами. Очевидно, що аналогічні за своїми демографічними та економічними характеристиками міста, розташовані в зоні великої агломерації чи відносно ізольовані, будуть розвиватися зовсім по-різному. До прикладу, міста, розташовані в межах менш ніж двогодинної транспортної доступності (тобто в зоні маятникових трудових поїздок) до інших міст, набагато більш стійкі до кризових ситуацій, оскільки їхні жителі мають можливість працювати на різних ринках праці, не змінюючи місця проживання. Відповідно розвиток транспортної інфрастурктури посилить інвестиційну привабливість територій, прилеглих до транспортних комунікацій.

Природно-ресурсні і містобудівні умови характеризують фізичні можливості використання простору міста з такими основними критеріями: розміри та форма ділянки; наявність обмежень природного характеру (заболоченість території, структура ґрунтів, рельєф та інше); наявність штучних об'єктів на території та можливість їх перенесення (лінії електропередач, трубопроводи та інше); наявність інженерно-технічної і транспортної інфраструктури, небезпечні геологічні процеси та можливість їх запобігання; доступність фасаду території до магістралей містоформувального значення.

Геометричні характеристики (площа, розмір, конфігурація, масштаб) – це насамперед територіальні можливості розвитку. Зіставлення геометричних характеристик з іншими вимірами простору (людським, економічним, просторовими) проявляються характеристики інтенсивності освоєння території міста, яку можна описати щільністю населення, забудови, житлового фонду, вулично-дорожньої мережі, а також економічною щільністю, яка виражається в кількості працівників на одиницю території. Диференціація території за інтенсивністю освоєння необхідна для оцінювання економічної ефективності освоєння території, під час зонування міста за інтенсивністю і щільністю освоєння.

Технологічний потенціал простору урбанізованої системи включає виробничі, інноваційні, інформаційно-телекомунікаційні технології. У сьогоднішніх динамічних умовах технології розвиваються стрімко і стають застарілими за 5–7 років, а морально – за 4–5, для їх підтримки потрібно щорічно вкладати 15–20% вартості на поступове оновлення та модернізацію (відновлення фондів). Це стосується міських інженерних, комунікаційних та інформаційних мереж. Часовий вимір охоплює минуле, стан і прогноз розвитку урбанізованої системи.

Врахування часового виміру пов'язане з динамізмом, а також процесами руху, росту, розвитку, розповсюдження (розливу), переміщення, циклічності в системі. Більшість міст України історичні, й це обумовлює певні проблемні ситуації, водночас підвищуючи шанси їх успішного вирішення. Постають вимоги збереження історичного середовища, модернізації житлових будинків і реконструкції історичних територій (заміни інженерної інфраструктури,

впорядкування благоустрою, ревіталізація деградованих територій). Сучасність у часовому вимірі визначається часовими характеристиками реалізації проектів. Тобто просторова політика міст і антикризова містобудівна діяльність має хронологічно узгоджувати всі виміри, прогнозуючі наслідки, нові явища й процеси, що обумовлюються розвитком.

Перейдімо до аналізу взаємозв'язків між виділеними вимірами простору. Розпочнімо з подвійних поєднань вимірів. На подвійних поєднаннях моделі формуються соціально-економічні, просторово-економічні, соціально-просторові і часові характеристики урбанізованої системи. На взаємодіях виявляються проблемні ситуації, що викликані їх неузгодженістю.

На *взаємодії «людина – економіка»* формуються соціально-економічні характеристики системи (EL) – характеристики ринків праці, товарів, соціальна політика держави. Визначальний вплив на економіку міста чинять рівень зайнятості населення, майновий стан, рівень кваліфікації, ціни на товари, відповідність попиту і пропозиції на ринку праці. Соціальна політика – це участь влади в процесах соціального забезпечення мешканців міста, виражена через норми і нормативи, соціальні виплати (пенсії, субсидії), регулювання цін і тарифів. Інтегральною характеристикою є рівень доступності для мешканців міста товарів і послуг на ринку.

Поєднання *«людина – простір»* (LP) розкриває соціально-просторові характеристки системи: умови життя населення (комфортність, екологічний стан, забезпеченість ресурсами), умови розселення, містобудівну політику влади, а також ресурсні можливості міста в сприянні їх задоволенню. Тут слід аналізувати проблеми, пов'язані зі станом ресурсів, та умови міста щодо умов життя й діяльності мешканців, умови для інвестицій у місто.

На взаємодіях *«економіка – простір»* EP розкриваються вартісні характеристики освоєння і використання простору міста, втрат від його освоєння. Визначальний вплив на економіку міста чинять природні ресурси,

містобудівні умови, розташування, технології. Структура розпланування міста та його функціональна структура визначають проблеми розбудови інженерної та транспортної інфраструктури, відрахувань на їхній розвиток. На взаємодіях аналізує також просторова локалізація економічних процесів (інвестицій, робочих місць, видів діяльності) у просторі урбанізованої системи. Слід підкреслити, що ефективне вирішення проблем міст підвищує атрактивність, «притягує» інвестиції та соціально-економічний розвиток усіх сфер.

Вирішальне значення для розвитку міст мають інформаційно-телекомунікаційні технології (використання цифрової техніки, мережі «Інтернет»). Йдеться не просто про застосування цифрових пристроїв для виконання конкретних завдань (збір та облік даних, передання інформації тощо), а ширшого розуміння цього процесу в розвитку міст як засобів оптимізації використання ресурсів і джерел енергії, підвищення якості надання послуг, усунення корупційної складової.

Взаємодія *«людина – час»* характеризує динамізм людського виміру (природний і міграційний рух населення, вікову структуру). Постають демографічні й міграційні проблемні ситуації. Оскільки часовий вимір розглянуто як історію, сучасність і прогноз, постають вимоги аналізу проблем збереження традицій, історичного минулого та його популяризації. Маємо недостатньо досліджень з прогнозування та пошуку перспектив розвитку, що створює нові проблемні ситуації в містах.

Поєднання *«простір-час»* РТ розкриває характеристики зміни територіальної структури урбанізованої системи. Проявляються харктеристики процесів агломеризації, поляризації, диференціації (мозаїчності) території, зміни щільності забудови. На взаємодіях часу і технологій виділяються проблеми технічного стану інженерної і транспортної інфраструктури міста, збільшення частки застарілого житлового фонду.

Поєднання *«економіка – час»* ЕТ розкриває зміни економічних характеристик системи. Аналізуються процеси зміни галузевої структури міста, коли одні галузі

відмирають (наприклад, промислові), а інші з'являються (інформаційне програмування), розкриваються процеси росту та диверсифікації економіки.

Потрійні поєднання детермінат розкривають ширші можливості аналізу, структуризації проблем і кризових ситуацій урбанізованих систем. Найкраще розкриваються проблеми міста, коли при аналізі потрійних поєднань детермінант одним із активних вимірів введена людина. Саме людина виступає «генератором» проблемних ситуацій у містах. Неузгодженість детермінант (наприклад, L–E–П), коли людина хоче реалізувати себе в місті, але, не враховуючи умови місця, де вона може реалізуватись, у такий спосіб формує проблему собі та місту. На взаємодії ELT виявляються характеристики зміни рівня життя населення, виражене через зміни доходів, цін на ринку, умови соціальної політики держави. На взаємодії LPT і EPT проявляються зміни соціально-просторових і економіко-просторових характеристик.

Чотиривимірні поєднання передбачають фіксацію однієї з детермінант. Так, фіксуючи простір, виявляємо клас проблем і задач типового проектування, а вводячи вимір умов — відбувається прив'язка до конкретних умов міста. Фіксуючи час, виділяємо проблеми й задачі оцінки стану урбанізованої системи на певний момент. Введення часу в напрямі ретроспективи формує проблеми й задачі, пов'язані з історією міста; в перспективу — прогнозування проблемних ситуацій і перспектив розвитку міста. Фіксація економіки окреслює аналіз проблем і задач економічного регулювання. Фіксуючи детермінанту управління можна аналізувати містобудівну, соціально-економічну, інвестиційну політику в місті. Взаємодія LУПЕ розглядає всі виміри, крім часу, окреслюється множина проблем, пов'язаних зі структурою урбанізованої системи та можливостями їх аналізу. LУЕТ — ситуація, коли детермінанта простору фіксована. Виділяються проблеми, пов'язані з процесами в містах, — умови можуть змінюватись або й вичерпуватись в часі, творити проблемні ситуації. Виникають можливості аналізу процесів урбанізованої системи та проблемних ситуацій, що пов'язані з їх неефективністю. LПУТ — не розглядаємо економічну детермінанту, створюються умови для виявлення й аналізу проблем, пов'язаних з ресурсами

системи. Виділяються задачі аналізу ресурсних проблем, їх розміщення, використання та управління ними. Фіксація виміру людина створює можливості дослідження простору міста як абстрактної структури, моделювання взаємовідносин, що добре піддаються формалізації.

Повна множина поєднань (п’ятивимірні взаємодії) творить інтегральні характеристики урбанізованої системи, включаючи показники її результативності, комфортності, екологічності й естетичності. Постають інтегральні проблеми і завдання — ефективності й комфортності, що вимагають розгляду всього масиву характеристик системи (табл.2.2).

Таблиця 2.2

Характеристики і показники аналізу урбанізованої системи

Взаємо-дії	Скла-дові системи	Характеристики	Показники
Детер-мінанти системи	E	Види діяльності	Монопрофільні, диверсифіковані, універсальні
		Зв'язки	Обсяги випуску продукції і послуг, обсяги інвестицій, обсяги експорту - імпорту
		Підприємства	Кількість підприємств на ринку, частка ринку
	L	Потреби, цінності	Культурно-побутові, інтелектуальні
		Кількісні і якісні	Чисельність населення, структура сімей, рівень освіченості
		Інституціональні	Кількість громадських, політичних організай, професійні організації
	P	Умови	Природо-ресурсні, містобудівні, умови розміщення
		Геометрія	Відстань, площа, конфігурація
		Технології	Виробництва, інформаційні, комунікаційні, інновації
	T	Ретроспектива	Вік історичного середовища
		Стан	Показник якості і стану середовища
		Прогноз	Динаміка розвитку міста, прогнозні показники
	У	Планування	Стан розроблення планувальних документів
		Організація	Рівень автономії, повноваження, структура управління
		Контроль	Стан проведення моніторингу
Парні взаємо-дії	EL	Ринок праці	Достатність робочих місць, рівень кваліфікації працівників, рівень зайнятості
		Споживчий ринок	Умови придбання та доступність товарів на ринку
		Соціальна політика держави	Рівень соціальної забезпеченості, соціальні програми
	LP	Умови життя населення	Забезпеченість закладами культурно-побутового обслуговування, житлом, мобільність, показники безпеки
		Умови розселення	потреба території для розселення населення, щільність, форми розселення, соціальна цінність територій, затрати часу
		Містобудівна політика влади	Повноваження влади у сфері містобудування

Продовження табл. 2.2

Взаємо-дії	Скла-дові системи	Характеристики	Показники
Парні взаємо-дії	EP	Витрати освоєння	Витрати на освоєння та облаштування території, на викуп, на зміну функціонального використання території
		Вигоди використання	Дохід від продажу, податок на землю,
		Втрати	Екологічні, соціальні, економічні, естетичні
	ET	Зміни економічних характеристик	Динаміка обсягів впуску продукції, Зміни галузевої структури
	PT	Територіально-структурні процеси	Агломеризація, поляризація, диференціація (мозаїчність) території, зміни щільності забудови
	LT	Соціальні процеси та зміни	Рух населення, вікова структура, динаміка чисельності, політичні зміни
	LУ	Соціальна політика влади	Соціальні виплати, соціальні програми
	EУ	Економічна, інвестиційна діяльність влади	Умови роботи з інвесторами, участь влади щодо добору та розроблення інвестиційних проектів
	ПУ	Містобудівна політика влади	Рівень розроблення містобудівної документації
Потрі-йні поєд-нання	LPE	Екологічні характеристики	Стан навколишнього середовища, Шкідливі наслідки Техногенна безпека
	LPT	Зміни соціально-просторових характеристик	Зміни умов проживання населення, зміни умов розселення
	ELT	Зміни соціально-економічних характеристик	Зміни споживчого ринку, зміни на ринку праці, зміни соціальної політики держави
	ELУ	Політика влади у сфері регулювання ринків	Виділення земельних ділянок, вартість під’єднання до інженерних мереж
	ПУТ	Зміни в просторовій політиці	Зміни підходів до системи планування територій
Чет-верні поєд-нання	LEПТ	Зміни екологічних умов	Зміни в системі викидів, скидів, обсягів утворення відходів, зміни якості природних ресурсів
	LEПУ	Екологічна політика влади	Заходи планувальні, технологічні, економічні, ОВНС
Урбані-зована система	LFXGT	Повна множина характеристик системи	Інтегрований розвиток урбанізованою системою

**Джерело: авторське згрупування*

Виділені характеристики і показники є істотними для аналізу урбанізованих систем. Економічна складова присутня на різних рівнях аналізу урбанізованої системи, зокрема в поєднаннях з просторовими, соціальними і часовими характеристиками. Враховуючи, що економічні характеристики відіграють провідну роль у розвитку міст, відповідно постає вимога

структуризації соціально-економічних завдань. Це вдається здійснити за допомогою запропонованої авторської теоретичної моделі.

Показники, що взято для аналізу, включають весь масив традиційних характеристик, які застосовують в планах соціально-економічного розвитку міст і містобудівній документації. Виділені детермінанти містять весь масив традиційних соціально-економічних та містобудівних показників, які застосовуються в документах розвитку урбанізованих систем. Нормативно-методична література, зокрема ДБН 360-92* «Містобудування. Планування та забудова міських і сільських поселень» включає перелік та регламентацію показників, які концентруються навколо таких характеристик урбанізованих систем, а саме: величина, ємність, границі, функціональна та планувальна організація, доступність і місце елемента в системі вищої ієрархії, історичні особливості, містобудівні та природні умови [94]. Детермінанти включають також найбільш вагомі показники «розумного міста» і сталого розвитку, дають змогу формулювати завдання розвитку урбанізованих систем в їхній динаміці для різного ієрархічного рівня – від теоретичних з встановленням системних закономірностей до емпіричних – визначення кількісних співвідношень. Вони дозволяє узгоджувати економічно-містобудівні відносини в розвитку урбанізованих систем, окреслювати нові завдання, вилучати ті, що втратили свою актуальність (або нівелюються під впливом ринкових умов), а також прогнозувати нові завдання стосовно розвитку урбанізованих систем. Це означає, що, досліджуючи систему, потрібно передбачити можливість згортання інформації до необхідного та достатнього переліку показників.

Аналіз стану урбанізованої системи передбачає відповідний рівень інформаційного забезпечення. Стосовно інформаційного забезпечення слід констатувати скорочення обсягу статистичних показників, невпорядкованість і застарілість геопросторових даних, зокрема інформації щодо: забезпеченості соціальною інфраструктурою (зокрема, кількістю лікарняних ліжок та амбулаторно – поліклінічних закладів) та загальні обсяги житлового фонду; демографічних показників, насамперед, через нагальну необхідність проведення

Всеукраїнського перепису населення, так і суттєвим перерозподілом населення і трудових ресурсів в межах України за останні 5 років; геопросторових даних щодо природних умов та ресурсів, розвитку небезпечних природних процесів, так і структури землекористування та територій зі встановленим режимом використання (природоохоронні території, зони та округи санітарної охорони, охоронні зони, санітарно-захисні зони тощо); недоступність даних державного земельного кадастру для використання установами чи організаціями за межами підпорядкування Держгеокадастру. Прицьому навіть статистичні відомості про структуру земель є недоступними з 2016 року, оскільки Держгеокадастром уже четвертий рік проводиться перехід з форми звітності 6-зем на 16-зем [161, 188, 190].

Крім того доводиться констатувати ігнорування офіційною статистикою показників транспортної доступності в межах міст, включаючи такі показники, як середня тривалість поїздки в громадському транспорті, середній час, що витрачається на переміщення від місця проживання до місця роботи, хоча сучасні методи аналізу даних дозволяють отримувати таку інформацію в постійному режимі (без застосування соціологічних інструментів). Також немає даних, що характеризують пропускну здатність транспортних магістралей, рівень зносу рухомого складу. Ця ситуація контрастує з міжнародною практикою, яка приділяє транспортним показниками одне з провідних місць в міській статистикою. Щодо інвестиційної діяльності інформація збирається, серед іншого, в розрізі напрямів інвестування (в матеріальну і нематеріальну сферу), однак більш детальні дані про напрямки інвестування, які мають ключове значення для оцінки соціально-економічного становища територій недоступні. Також можна відзначити неувагу офіційної статистики до показника «щільності» як аспекту оцінки економічних процесів в містах та агломераціях, який може істотно збагатити уявлення про характер соціально-економічних процесів урбанізованих систем. Відсутність офіційних даних щодо вартості земель, рівень якої може значно відрізнятися в залежності від способу отримання прав на них. Разом з тим є лише неповна і несистематизована інформація про

кількість, результати, умови проводення в містах аукціонів, про структуру житла, що вводиться, про способи отримання прав на земельні ділянки, на яких воно побудовано. Дані не дозволяють простежити оцінку ризиків, з якими стикаються міста з точки зору забезпечення природних ресурсів, хоча вони є ключовим фактором до екологічної стійкості міста. Таким чином, можна говорити про недоскналість інформаційного забезпечення. При збереженні традиційних способів збору, обробкою, систематизації інформації сворюються труднощі подальшого розвитку досліджень урбанізованих систем. Також є потреба доповнити кількісний аналіз якісним, обгрунтувати показники, здатні вимірювати більш якісні аспекти міського економічного та соціального життя – довкілля, потенціал, культурні надбання тощо.

Такі перепони значною мірою знижують ефективність управління розвитком урбанізованих систем та закладають конфліктні ситуації або стратегічні помилки, усунення яких буде вимагати значних зусиль як від громад, так і від держави загалом.

Висновки до розділу 2

1. Систематизовано наявні теоретичні та емпіричні знання про територіальні системи. Підкреслено виняткову складність і міждисциплінарний характер проблем інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Ключове розуміння та виявлення закономірностей розвитку урбанізованих систем окреслено в низці теорій, зокрема: глобальних проблем суспільного розвитку, економічної теорії, регіональної економіки, трансформації національної економіки, економіки міст. Окрему групу становлять урбаністичні теорії, у т.ч. методології і практики містобудування, просторової організації та систем розселення, соціальних наук та управління, а також ті теорії, що відображають роль технологій у розвитку суспільства, взаємодію людини і навколишнього середовища.

2. В економічній науці відбулися принципові зміни у теоретичних підходах, пов’язані з трактуванням категорії розвитку (якості розвитку); роллю людини в економіці; зміною ролі видів діяльності, загостренням соціальних наслідків та економічної нерівності; поглибленням суперечностей поляризованого суспільства, які необхідно враховувати під час обґрунтування нових положень інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Розгляд урбаністичних теорій дає змогу сформувати ширший погляд на виникнення та історичний розвиток, засади раціональної організації, розпланування та забудови простору міст, а також виокремити роль природних умов, геометричних характеристик, умов розміщення, вплив інформаційно-комунікаційних технологій та управління у розвитку урбанізованих систем.

3. Нові тенденції і завдання в економіці міст, пов’язані зі зростаючою складністю і динамізмом економічних процесів, зростанням залежності від природних ресурсів свідчать про зміщення пріоритетів у розвитку систем. Економічна, соціальна, просторова складові урбанізованої системи міняються місцями стосовно їхніх ролі, місця, значення в економічному і суспільному житті і потребують іншої оцінки і сприйняття, які необхідно враховувати під час обґрунтування нових положень теорії розвитку урбанізованих систем.

4. Обгрунтовано необхідність формування системного, цілісного осмислення процесів, врахування всіх причинно-наслідкових зв’язків в містах і обгрунтування нових концептуальних положень інтегрованого розвитку урбанізованих систем, які б відображали певну узгоджену позицію і міждисциплінарний розгляд закономірностей урбанізаційних процесів під кутом зору економічної і урбаністичної наук для розуміння динаміки, формування системного, цілісного бачення економіки, подоланню суперечностей, які виявляються нерозв’язаними завдяки застосування спеціальних концепцій, механізмів та інструментів. Нові завдання пов’язані з трактуванням категорії розвитку (якості розвитку); роллю людини в економіці; зміною ролі функцій і видів діяльності в економіці, загостренням соціальних наслідків та економічної нерівності; поглибленням суперечностей поляризованого суспільства, які

необхідно враховувати під час обґрунтування нових положень теорії економіки урбанізованих систем.

5. Обґрунтовано концептуальні засади, а також пріоритети і базовий зміст інтегрованого розвитку урбанізованих систем, що базуються на пріоритетному значенні зростання ролі людини в економіці міста, ефективне врегулювання ринків, урахування якісних характеристик у системі, динамізму, що на відміну від традиційного підходу економічного розвитку зміщують акценти в напрямку формування необхідних умов якості життя, врахування ціннісних характеристик у визначенні стратегічних рішень; посилення інституційної спроможності та ролі влади як регулятора, що базується на розумінні поточних тенденцій та стратегічних пріоритетів, яка у довгостроковій перспективі може допомогти підвищувати економічні ефекти урбанізації, одночасно мінімізуючи втрати; регулювання ринкових процесів в містах, зокрема через співпрацю, просторове планування, «розумне регулювання», прозорість роботи; істотне розширення та підвищення економічного потенціалу урбанізованої системи шляхом капіталізації нематеріальних чинників, оптимізації і розбудови зв’язків.

6. Для розробки системної методологічної платформи, її нормативного та інформаційного забезпечення здійснено структуризацію урбанізованої системи відповідно до п’яти груп детермінант (людина, економіка, простір, управління, час), виділено підмножини дво-, три-, чотиривимірних взаємодій системи; встановлення показників і характеристики системи. Виділені по три компоненти для кожної детермінанти. Характеристики окремих детермінант та їхньої взаємодії дають змогу упорядкувати інформацію про стан системи, визначити завдання інтегрованого розвитку урбанізованих систем, розкрити можливості їхнього системного аналізу.

РОЗДІЛ 3. ДІАГНОСТИКА СТАНУ ТА ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ

3.1. Методичні підходи до оцінювання потенціалу інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Для забезпечення цілей і завдань інтегрованого розвитку урбанізованої системи важливо систематизувати інформацію про наявний потенціал урбанізованої системи. Постає вимога опрацювати теоретичні і методичні засади оцінки потенціалу території. Дослідження окремих складових ресурсного потенціалу та його оцінки ведуть М.Габреля [128], Г.Гуцуляк [91], І.Горленко [83], М.Ігнатенко [104], О.Літовка [146], Е.Новіков [146], А.Маринич [152], В.Руденко [221]. Широкого поширення у науці набули поняття економічний, трудовий, природно-ресурсний, виробничий, рекреаційний, науково-технічний, духовний, аграрний, політичний, інформаційний і т.д. потенціали. Можна піти шляхом їх сумування і таким чином визначити потенціал системи. Проте механічне сумування не враховує діалектики співвідношення частин і цілого, коли при об'єднанні окремих складових утворюється принципово нова якість, не розкриває суті феномена урбанізованої системи, не враховує фактори взаємозв'язку складових, багатогранність функцій системи.

Дослідження моделі дозволяє зробити висновок, що потенціал системи з достатньою повнотою можна оцінити через характеристики окремих вимірів та їх взаємодій. Для цього побудуємо матрицю основних характеристик простору, використовуючи дані таблиці 2.3 і такі основні правила:

• на головній діагоналі матриці розташовуються одномірні характеристики потенціалу окремих вимірів системи (людського - **L,** економічного - **Е**, просторового - **П**, управлінського - **У** та часового - **Т**);

• характеристики потенціалу відображають кількісні та якісні властивості його складових;

• на перетині ***i***-тої стрічки та ***j***-го стовпчика записуються характеристики ***ij***-тої взаємодії;

• відносні характеристики взаємодій, що знаходяться в одній площині, записуються таким чином, що розмірність *i*-того елемента стрічки знаходиться в чисельнику, а елементу *j*-го стовпчика - в знаменнику.

Проаналізуємо основні складові потенціалу урбанізованої системи за табл.3.1.

Людський потенціал урбанізованої системи характеризують групи показників: демографічні $L_д$, інституцій L_I, характеристики влади L_B.

Демографічні характеристики $L_д$ кількісно можна характеризувати чисельністю населення в регіоні $N_н$, кількістю працездатних людей $N_{пр}$. Якісний склад населення можна оцінювати освітнім рівнем, тобто відношенням людей з різним рівнем освіти до загальної кількості людей

$$P = \sum a_i N_н^i / N_н \qquad (3.1)$$

де ***P*** - освітній рівень населення;

a_i - коефіцієнт вагомості ***i***-го освітнього рівня;

$N_н^i$ - кількість людей, що мають ***i***-тий освітній рівень.

Просторовий потенціал урбанізованої системи характеризують три групи показників: умов ***U***, геометричні ***G***, технологічні ***T***.

Умови ***U*** складають природно-ландшафтні $U_{пу}$, містобудівні умови $U_{ку}$, умови розміщення $U_{уе}$

Умови розміщення $U_у$ стосуються унікальності та привабливості геополітичного положення міста стосовно адміністративно-територіального статусу, близькості до кордонів, близькості до населеного пункту (розміщення в системі агломераційнх утворень). На рівні окремої ділянки - належність до економічної зони (сельбищної, рекреаційної, промислової), розташування відносно центру міста, магістралей містоформуючого значення і т.п.).

Таблиця 3.1

Характеристика основних складників потенціалу урбанізованої системи

Вимір	Людський (**L**)	Економічнй (**E**)	Посторовий (**П**)	Управлінський (**G**)	Часовий (**T**)
L	**Кількість населення** **Структурні співвідношення. Людський капітал**	Функціональна структура зайнятості людей. Якість трудових ресурсів .	Життєвий рівень. Комфортність умов Якість побутового та інформаційного обслуговування .	Соціальна політика влади Субсидії, виплати, тарифна політика	Традиції, історія. Динаміка заселення Приріст населення. Перспективи соціального розвитку.
E	Корисність функцій Трудомісткість функцій. Екологічність технологій	**Потенціал економічний:** **Структура економіки** **Зв'язки** **Інфраструктура**	Умови виробництва Умови збуту продукції. Техногенні впливи.	Економічна політика Умови наповнення бюджету Інвестиційна діяльність	Функціональна продуктивність. Динаміка та інтенсивність функцій. Динаміка розвитку.
П	Густота населення. Нерівномірність розселення. Щільність поселень	Наявність ресурсів. Якість доріг і комунікацій. Якість функціональної інфраструктури.	**Потенціал ресурсний: природних, кліматичних, екологічних, ресурсних умов розміщення**	Містобудівна політика влади Норми і нормативи регулювання забудови територій	Динаміка просторових ресурсів Інтенсивність споживання ресурсів.
У	Питома площа заселення території. Питома житлова площа.	Функціональна Структура території. Розораність земель. Функціональне Освоєння кордонів.	Рельєф. Розміри характерних елементів. Конфігурація зон і території.	**Потенціал управління** **Планування** **Організації** **Контролю**	Швидкість переміщення у просторі. Швидкість зв’язку.
Т	Середній вік жителів Середня тривалість життя.	Вік основних фондів Час окупності	Зміни ресурсного забезпечення	Тривалість прийняття рішень	**Часовий потенціал: історичний сучасності перспективи.**

**Джерело: згруповано автором*

Геометричну складову системи ***G*** кількісно можна оцінювати площею території S_m, протяжністю кордонів $L_к$ та шляхів сполучення $L_{шс}$, геометричними розмірами унікальних природних чи штучних елементів території (водойм, водоспадів, гір, міст тощо).

Технологічні характеристики системи ***Tn*** включають технології виробництва, інформаційні, комунікаційні, інновації. будівельні, кількісно можна виразити через показники: кількість спеціалістів із ІКТ, кількості одиниць комп'юетрної техніки, підключеої до мережі Інтернет, кількість користувачів Інтернету, Інвестиції та витрати на комунікацію на продукцію та послуги, частка підприємств, які мають власний веб-сайт, у загальних активах компанії, частка підприємств, які купують – продають бізнес в Інтернеті, у загальних активах, Частка зайнятих у сфері ІКТб у загальній кількості працівників.

На взаємодіях трьох характеристик формуються характеристики просторової структури міських територій.

Економічний потенціал Е урбанізованої системи можна характеризувати стосовно видів економічної діяльності $E_ф$, зв'язків $E_з$, *та* інфраструктури E_i.

Функції $E_ф$ кількісно можна виразити через показник рівень її спеціалізації E_a, яку можна визначити як відношення обсягу виробництва і-ї галузі в в місті ***Pi до*** Pj – обсяг виробництва всієї промислової продукції в j-му районі (області); питомої ваги галузі до питомої ваги галузі у країні E_a = (Pj i / Pj).

Зв'язки $E_з$ - це потоки інформації, ресурсів, товарів, грошових коштів. Кількісно можна виразити через показники обсягів реалізації продукції, відправка вантажів, обсяг експорту, імпорту.

Інфраструктуру E_i кількісно можна охарактеризувати показником ринкової концентрації CRk – індекс концентрації, розраховується як si – частка і-го підприємства на ринку; k – кількість найбільших підприємств, функціонуючих на ринку міста. Якщо значення індексу наближається до 100, то ринок характеризується високим ступенем монополізації, а якщо воно наближається до нуля, то ринок оцінюється як конкурентний [65].

Часовий потенціал Т можна розглядати в історичному аспекті, сучасності та перспективі. Він повніше проявляється у поєднанні з іншими просторовими вимірами (людським, функціональним, умов), тому буде детальніше характеризуватися при аналізі взаємодій.

Розглянемо далі найбільш важливі для оцінки потенціалу урбанізованої системи поєднання характеристик системи.

Поєднання **LE** (площина "людина - економіка") у кількісному вимірі потенціалу можна характеризувати стостовно ринку праці $\boldsymbol{LE}_{\text{п}}$, споживчого ринку $\boldsymbol{LE}_{\text{с}}$ і соціальної політики $\boldsymbol{LE}_{\text{сп}}$.

Характеристику ринку праці кількісно можна виразити можливими пропорціями зайнятості людей у певній сфері діяльності. В абсолютних одиницях це буде кількість людей $N_{фi}$, зайнятих в i-тій функціональній складовій простору. Сума $\sum \boldsymbol{N_{фi}} = \boldsymbol{N_{пр}}$ означає кількість працюючих людей. У відносному вираженні представляється структура зайнятості населення. У відносному вираженні представляється структура зайнятості населення

$$\delta_{\text{фi}} = \frac{N_{\text{фi}}}{N_{\text{пр}}}; \quad \delta_{\text{нп}} = N_{\text{н}} - \sum \frac{N_{\text{фi}}}{N_{\text{н}}} \tag{3.2}$$

де $\delta_{\text{фi}}$ і $\delta_{\text{нп}}$ - відповідно, частка людей зайнятих в $\boldsymbol{i}$-тій сфері діяльності та частка непрацюючих людей.

Збалансованость на ринку праці $\boldsymbol{K}$ може бути виражене через коефіцієнт навантаження на одне робоче місце - розраховується як відношення чисельності офіційно зареєстрованих безробітних до кількості вакантних робочих місць. Коефіцієнт вакантності, навпаки, відображає відношення кількості вакансій до кількості претендентів на них.

Поєднання ЕР «економіка-простір» можна характеризувати через вигоди через вигоди розміщення $EP_{р.}$, витрати освоєння $EP_{в}$ і втрати $EP_{ш}$ (шкідливі наслідки).

Вигоди використання $\boldsymbol{EP_{р}}$ – це насампеерд грошові надходження від використання земельних ресурсів і нерухомого майна у вигляді земельного

податку, орендної плати, дохід від продажу, доходи від економічної діяльності та доходи від стягнення за правопорушення, що розраховуються на основі діючих методик нормативної та експертної оцінки [112].

На поєднаннях **«економіка - простір»** проявляються характеристики умов розміщення фукцій у просторі. На поєднанннях **«економіка-геометрія»** отримаємо показники щ*ільності* ***D*** - ступінь насиченості даної території будь-якими об'єктами; вимірюється відношенням одиниць географічного спостереження до площі території: ***N/S.*** Якщо територію розглядати як ресурс, то щільність може порівнюватися з інтенсивністю заповнення об'єктами («освоєння») даної території. Поняттям, протилежним щільності, буде розосередженість ***d***, або площа території, що припадає на кожен з даного класу об'єктів ***S/N***. Розосередження може вимірюватися також середнім відстанню (*l*) Між сусідніми об'єктами $\sqrt{S/N}$ або середнім радіусом (r) території, що припадають на кожен з об'єктів об'єктами $\sqrt{S/N\pi}$. Відношення між фактичною і граничною щільностями при незмінних умовах буде визначати є*мність території* - $\frac{D}{D_{max}} < 1$. Відношення між між фактичною і граничної щільністю буде визначати потенціал території.

Поєднанння **«економіка-технології» ЕТ** оцінюємо показниками: використання технологій підприємствами міста: кількість цифрових пристроїв (лічильників води, тепла тощо); частка іноваційно-активних підприємств у загальній кількості підприємтв,%; поточна вага інноваційної продукції у загальному обсязі промислової продукції,%

На взаємодіяз «людина – простір» виділимо поєднання **LП** і **ПL.** До потенціалу **ПL** віднесемо показники умов життєдіяльності в місті: рівень життя $P_{ж}$, комфортність умов Q_x, якість медичного, побутового та інформаційного обслуговування Q_o^i. До важливих умов життєдіяльності людини відноситься також рівень політичної та криміногенної напруженості.

В поєднанні "людина - геометричний вимір" знаходяться поєднання **LG і GL.** Згідно з правилами побудови матриці в чисельнику **LG** буде кількісна складова людського виміру, а в знаменнику - геометричний вимір, тоді як у поєднанні **GL** - навпаки. Отже, поєднання **LG** буде характеризувати щільність населення $N_н/S$ (розмірність - чоловік/км^2), безрозмірний показник нерівномірності розселення Δ. В поєднанні **GL** характерними показниками буде середній розмір житлової площі на людину (м^2/чол), рівень заселеності території.

Обсяг зв'язків міста-центру з оточенням знаходиться в прямій залежності від чисельності населення тяжіють поселень і в зворотному - від відстані (часу доступності) до міста-центру. В якості основного показника, що характеризує інтенсивність зв'язків, приймається кількість спрямованих переміщень населення в розрахунку на 1000 жителів тяжіючих поселень: $J_i = \frac{S_i \cdot 1000}{H_i}$,

В поєднанні «людина – природні умови» маємо показники використання природних ресурсів: *водомісткості* ($К_в^{заг}$) як відносшення загального обсягу води для потреб території, м3 ($\boldsymbol{Q}_В$) до чисельність населення території, осіб (***Ч***): $К_в^{заг} = \frac{Q_В}{Ч}$.

В поєднанні **«людина – умови»** знаходяться показники, що характеризують забезпеченість мешканців міст соціальною, інженерною та рекреаційною інфраструктурами, громадським транспортом (додаток Г).

В площині **"людина - час"** поєднання **LT** буде характеризувати приріст населення $\Delta N_н/T$ (чол/рік). В історичному аспекті можна оцінювати динаміку заселення регіону і приросту населення, збереженість етнічних традицій і особливостей. На перспективу можна прогнозувати динаміку показників людського потенціалу, розвитку регіону та окремих містобудівних систем у людському вимірі.

Поєднання часові Lt, Пt, Et – характеризуються процеси руху, розвитку, розповсюдження.

В площині "людина - час" поєднання **Lt** буде характеризувати приріст населення $\Delta N_н/t$ (чол/рік), а також прогноз чисельності населення ***Н***, вираженої відношенням $H = \frac{100 \cdot A}{100 - (Б + В)}$, де А – містоутворююча група, %, Б – містообслуговуюча група населення %, В – незайняті, %.

В історичному аспекті можна оцінювати динаміку заселення регіону і приросту населення, збереженість етнічних традицій і особливостей. На перспективу можна прогнозувати динаміку показників людського потенціалу, розвитку регіону та окремих містобудівних систем у людському вимірі. Поєднання «час-людина» **tL** характеризує середню тривалість життя людей, середній вік жителів міста.

В поєднанні **«час-економіка»** формуються показники динаміки зміни кількісних показників:

– темп зростання (зниження) виробництва промислової продукції (робіт, послуг), %
– темп зростання обороту роздрібної торгівлі,%
– темп зростання доходів місцевих бюджетів,%
– темп зростання (зниження) обсягу надходжень податків і платежів до зведеного бюджету, %
– темп зростання (зниження) інвестицій в основний капітал,%

В поєднанні «**економіка-час**» **Et** важливою характеристикою потенціалу є *капіталізація*, що застосовується для прогнозування майбутніх доходів (окупності інвестицій). У випадку прогнозування постійного за величиною й рівного за періодами чистого операційного доходу ***Д*** (грошового потоку), одержання якого не обмежене в часі, вартість розраховують за формулою:

$$В_н = \frac{Д}{СК} \qquad (3.3.)$$

де $В_н$ — вартість нерухомості; Д — середньорічний дохід від експлуатації нерухомості; СК — ставка капіталізації (коефіцієнт, що відображає взаємозв'язок прогнозованого чистого операційного доходу і вартості об'єкта).

Джерелом доходу ***Д*** від експлуатації, як правило, є орендна плата за ставками, які встановлюються у вигляді місячної плати за 1 $м^2$ нерухомості. Для земельних ділянок сільськогосподарського призначення середньорічний дохід (Д) — це добуток нормального (типового) урожаю сільськогосподарських культур і цін його реалізації на ринку.

У випадку прогнозування неоднакових за величиною, нестабільних за періодами грошових потоків, а також коли отримання чистих операційних доходів обмежене в часі, застосовують формулу:

$$В = \frac{ГП_1}{(1+r)} + \frac{ГП_2}{(1+r)^2} + \ldots + \frac{ГП_t}{(1+r)^t} + P \qquad (3.4.)$$

де: $ГП_1$, $ГП_2$, … $ГП_t$ — чисті грошові потоки від використання об'єкта в 1, 2 … роки; r — ставка дисконту; P — реверсія, термінальна або теперішня вартість об'єкта у післяпрогнозний період.

В поєднанні «час -технології» tT формуються показники зносу основних виробничих фондів, показник інноваційності як різниця між показниками приросту обсягів виробництва у грошовому вираженні й приростом витрат на фактори виробництва. Інша форма прояву цього процесу - поширення нововведень, тобто процес розширення території, яка охоплена новою технікою і технологічними нововведеннями.

В поєднанні "умови - час" основною характеристикою є показники: інтенсивності споживання обмежених ресурсів $\Delta П_р/T$ (поєднання **XT**). В економічній діяльності важливо враховувати динамічність умов міста, тобто їх зміну за певний проміжок часу, або її обернену величину – стабільність; обороту: вантажооборот, пассажирооборот; пропускна здатність, що характеризує можливості всіх елементів транспортної мережі (допоміжний показник - ємність зберігання); Інтенсивність руху засобів зв'язку

Отже, з наведеного вище випливає, що кожен вимір системи характеризується відповідним потенціалом, раціональне використання якого є важливим завданням забезпечення інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

Інтегральною оцінкою результативності використання потенціалу урбанізованої системи скористаємось формулою ефективності. Ефективність як інтегральна характеристика будь-якої функціональної системи має велике методологічне і практичне значення, про що свідчить увага до цієї категорії науковців різного профілю, яку в загальному вигляді можна записати у вигляді формули:

$$W_c^e = (K - C)/C \qquad (3.5.)$$

Економічна ефективність пов’язується безпосередньо з доходами і видатками бюджету. У загальному дана модель матиме такий вигляд:

$$E_{бюдж,t} = \sum_{i=1}^{n} Д_б^i - \sum_{j=1}^{m} B_б^j \qquad (3.6.)$$

де, $E_{бюдж.}$ – бюджетний ефект від використання потенціалу системи, тис.грн.; $Д_б^i$ – доходи бюджету від використання потенціалу системи, тис.грн.; $B_б^j$ – видатки бюджету на утримання і підготовку ділянки, утворені в процесі залучення земельної ділянки в економічний оборот, грн., t – час, протягом якого досягнуто результати, років; *i (1…n)* - кількість позицій по доходах, *j (1…m)* – кількість позицій по витратах.

Але така оцінка виявляє лише частину і до того ж не головну, загального (сукупного) ефекту планування. Це поняття слід істотно розвинути. Воно включає безпосередній (прямий) ефект, який можна оцінити на основі аналізу варіантів конкретно запроектованих об'єктів, і потенційний (непрямий) ефект, який за своїми масштабами незрівнянно ширший і має тенденцію до зростання. Крім економічного ефекту важливо розрізняти щонайменше:

а) соціальний ефект (поліпшення умов життя, створення можливості більш широкого вибору професій для населення, доступність до робочих місць);

б) екологічний ефект (якість природних умов, раціональне взаєморозміщення видів діяльності);

в) естетичний ефект (найбільш вдалий в архітектурному відношенні вибір території і структури житлових, промислових і рекреаційних зон з урахуванням ландшафтних, композиційних та інших умов);

г) інформаційний ефект (створення «ресурсів інформації» для правильного вирішення проблем розвитку.

Методика побудови матриці зв'язків між характеристиками системи. Оцінка стану урбанізованих систем передбачає встановлення числових значень параметрів систем і умов їх існування, виявлення наявних диспропорцій і суперечностей. Інтегрований розвиток урбанізованих систем має на меті підвищення їх ефективності за рахунок взаємної узгодженості складових частин як у межах системи, так і з надсистемою. Для досягнення мети потрібно встановити зв'язки показників ефективності системи з її характеристиками. На полі взаємозв'язків можна виділити трикутні підматриці, що розкривають зв'язки між окремими характеристиками детермінант (наприклад, кількісними і якісними), а також прямокутні підматриці зв'язків між характеристиками різних детермінант.

Матриця будується на множинах характеристик окремих просторових детермінант і показників ефективності урбанізованих систем. Як зазначалося в попередньому розділі, кожна детермінанта вимір може оцінюватися кількісними і якісними ознаками, а також показниками рівня використання. Показники ефективності також мають окремі складові, що стосуються економічності, комфортності, естетичності і екологічності яка, у свою чергу, включає споживання непоновлюваних ресурсів і шкідливі впливи на довкілля. Тому загальне число показників матриці може бути значним і залежатиме від типу системи, її масштабу та глибини аналізу. На полі взаємозв'язків можна виділити трикутні підматриці, що розкривають зв'язки між окремими характеристиками одного виміру (наприклад, кількісними і якісними), а також прямокутні

підматриці зв'язків між характеристиками різних детермінант системи (додаток Г).

Методика оцінки вагомості характеристик системи і встановлення пріоритетів. Вже на першому етапі аналізу урбанізованих систем для побудови матриці зв'язків та її дослідження потрібно скласти і впорядкувати множини характеристик основних вимірів: $\boldsymbol{L = \{ l_1, l_2, \ldots, l_k \}}$, $\boldsymbol{У = \{ y_1, y_2, \ldots, y_k \}}$, $\boldsymbol{E = \{ e_1, e_2, \ldots, e_m \}}$, $\boldsymbol{П = \{ n_1, n_2, \ldots, n_p \}}$, $\boldsymbol{T = \{ t_1, t_2, \ldots, t_s \}}$. Складання переліку та впорядкування за вагомістю окремих характеристик доцільно здійснювати з використанням експертних процедур попарного порівняння елементів і встановленням коефіцієнтів переваг [28]. Суть методу полягає в тому, що експерту легше оцінити перевагу одного елемента над іншим при їх попарному порівнянні, ніж впорядкувати всі елементи множини в цілому. Крім того метод дозволяє встановити кількісні значення коефіцієнтів вагомості для кожного елемента.

Позначимо елементи в стрічках матриці як $\boldsymbol{P}_i$, а в стовпчиках – $\boldsymbol{P}_j$. При попарному порівнянні елементів коефіцієнти переваг $\boldsymbol{k_{ij}}$ становлять:

$\boldsymbol{k_{ij}} = 1{,}5$ якщо $\boldsymbol{P}_i \succ \boldsymbol{P}_j$ (елемент $\boldsymbol{P}_i$ переважає елемент $\boldsymbol{P}_j$);

$\boldsymbol{k_{ij}} = 1{,}0$ якщо $\boldsymbol{P}_i \sim \boldsymbol{P}_j$ (елемент $\boldsymbol{P}_i$ еквівалентний елементові $\boldsymbol{P}_j$);

$\boldsymbol{k_{ij}} = 0{,}5$ якщо $\boldsymbol{P}_i \prec \boldsymbol{P}_j$ (елемент $\boldsymbol{P}_i$ поступається елементові $\boldsymbol{P}_j$).

Значення параметра $\boldsymbol{S}$ визначається за формулами:

$$\boldsymbol{S_1 = k_{11} \cdot \Sigma\, k_{1j} + k_{12}\, \Sigma\, k_{2j} + \ldots + k_{1j}\, \Sigma\, k_{ij} + \ldots + k_{1n}\, \Sigma\, k_{mj}}\,;$$

$$\boldsymbol{S_2 = k_{21} \cdot \Sigma\, k_{1j} + k_{22}\, \Sigma\, k_{2j} + \ldots + k_{2j}\, \Sigma\, k_{ij} + \ldots + k_{2n}\, \Sigma\, k_{mj}}\,;$$

.....

$$\boldsymbol{S_i = k_{i1} \cdot \Sigma\, k_{1j} + k_{i2}\, \Sigma\, k_{2j} + \ldots + k_{ij}\, \Sigma\, k_{ij} + \ldots + k_{in}\, \Sigma\, k_{mj}}\,;$$

або в загальному вигляді це добуток *i-тої* вектор-стрічки $\vec{[k_i]}$ на вектор-стовпчик $[\Sigma\, k_{ij}]\downarrow$, тобто

$$S_i = \overline{\Sigma}\left(\left[k_i\right] \cdot \left[\Sigma\, k_{ij}\right]\downarrow\right) \tag{3.8}$$

Вагові коефіцієнти визначаються за формулою

$$\lambda_i = S_i \Big/ \sum_i S_i \tag{3.9}$$

Таблиця 3.2.

Матриця встановлення пріоритетів для параметрів і критеріїв оцінки урбанізованих систем

Елементи	P_1	P_2	...	P_j	...	P_n	Σk_{ij}	S	λ_i	Ранг
P_1	k_{11}	k_{12}		k_{1j}		k_{1n}	Σk_{1j}	S_1	λ_1	r_1
P_2	k_{21}	k_{22}		k_{2j}		k_{2n}	Σk_{2j}	S_2	λ_2	r_2
...	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
P_i	k_{i1}	k_{i2}		k_{ij}		k_{in}	Σk_{ij}	S_i	λ_i	r_i
...	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
P_m	k_{m1}	k_{m2}		k_{mj}		k_{mn}	Σk_{mj}	S_m	λ_m	r_m
								ΣS_i	$\Sigma\lambda_i=1$	

*Джерело: [28]

Процедура встановлення пріоритетів і коефіцієнтів вагомості може застосовуватися на різних етапах оцінки стану урбанізованих систем. Так, на етапі формування характеристик системи ця процедура реалізується в межах кожної з детермінант і за її результатами відбираються найбільш вагомі показники. Менш вагомі можуть включатися до похідних показників, тобто до показників взаємодій, або ними нехтують. На етапі цілеутворення процедуру встановлення пріоритетів проводять з метою ранжування критеріїв за їх вагомістю та відбору найбільш суттєвих з них, а також для формування рівноцінних за вагомістю узагальнених критеріїв. При оцінці урбанізованих систем в конкретних ситуаціях встановлення домінуючих властивостей і критеріїв також потрібно здійснювати із застосуванням матриці пріоритетів.

Важливе значення у розвитку урбанізованих систем має процедура порівняння альтернативних варіантів і вибір кращого з них. Такий вибір потрібно обґрунтовувати багатокритеріальними методами із встановленням пріоритетів на множині критеріїв оцінки. Від того чи проводиться вибір за рівноцінними критеріями чи нерівноцінними залежить метод вибору кращого варіанта. Так, при виборі за рівноцінними критеріями використовують метод відстані до цілі, а при нерівноцінних – метод послідовного застосування критеріїв [173,175].

Зазначимо, що пріоритети можуть змінюватися в часі залежно від економічної ситуації. Встановлення міри універсальних і унікальних властивостей, стабільних і динамічних характеристик є необхідною складовою вибору стратегії перспективного розвитку та управління процесами в містах. На підставі кількісної оцінки параметрів системи і критеріїв оцінки урбанізованих систем можна обґрунтовано вибирати домінуючий вектор розвитку міста, як функцію множин пріоритетних цілей, наявних ресурсів системи і стратегій підвищення організації системи, тобто

$$\mathbf{B} = \langle \mathbf{M}, \mathbf{P}, \mathbf{Q} \rangle,$$

де **B** – домінуючий вектор розвитку;

M, **P** – множини цілей і ресурсів;

Q – множина стратегій інтегрованого розвитку урбанізованої системи.

*Методика узгодження соціально-економічних і просторових характеристик системи***.** Виявлення суперечностей між окремими характеристиками урбанізованої системи, а також їх узгодженість здійснюється з використанням багатомірної матриці наведеної на рис.3.1. При детальному дослідженні узгодженості соціально-економічних з просторовими характеристиками урбанізованої системи або його окремої зони доцільно будувати матрицю узгодження, яка за своєю суттю є варіантом або фрагментом багатомірної матриці (табл. 3.3).

Таблиця 3.3.

Матриця узгодження характеристик урбанізованої системи

Параметри системи	Характеристики системи				
	Л	*Е*	*П*	*У*	*Т*
V_1	V_1 **R** *Л*	V_1 **R** *Е*	V_1 **R** *П*	V_1 **R** *У*	V_1 **R** *Т*
V_2	V_2 **R** *Л*	V_2 **R** *Е*	V_2 **R** *П*	V_2 **R** *У*	V_2 **R** *Т*
V_3	V_3 **R** *Л*	V_3 **R** *Е*	V_3 **R** *П*	V_3 **R** *У*	V_3 **R** *Т*
...	...	...	...	...	...
V_i	V_i **R** *Л*	V_i **R** *Е*	V_i **R** *П*	V_i **R** *У*	V_i **R** *Т*
...	...	...	...	...	...
$V_к$	$V_к$ **R** *Л*	$V_к$ **R** *Е*	$V_к$ **R** *П*	$V_к$ **R** *У*	$V_к$ **R** *Т*

*Джерело: [27]

В таблиці V_i означає властивості системи ($i=1,...,к$), а R – відношення “узгоджується з...“ (наприклад, V_1 R L_1 – властивість системи V_1 узгоджується з характеристикою простору L_1. Якщо властивість системи не узгоджується з характеристикою простору, то відношення R замінюється на обернене $\overline{R}$ (наприклад, V_1 $\overline{R}$ L_1 – властивість V_1 не узгоджується з характеристикою L_1).

Властивості системи включають її параметри (випуск продукції, розміри, потужність), режими (пропускна здатність, інтенсивність функціональних і життєвого циклів), показники функціонування системи (ефективність, комфортність, екологічність, естетичність тощо). Впорядкування переліку показників здійснюється за вище наведеними методиками. На першому етапі аналізу узгодженості системи з надсистемою виявляються лише ті елементи матриці, які не узгоджуються між собою, тобто відношення $\overline{R}$. Далі вивчаються причини неузгодженості та розміри втрат, що з ними пов’язані. Недостатня ефективність урбанізованих систем зумовлена переважно нераціональним використанням потенціалу системи та втратами ресурсів (людських, просторових, економічних, інформації, часу). Існує багато експертних методів ситуаційного аналізу систем, зокрема, пошуку втрат [27]. Для специфіки урбанізованих систем пропонується використовувати модифіковані нами варіанти карти втрат, які враховують детермінанти системи. Основна ідея побудови карти втрат полягає в застосуванні алгоритмізованих процедур формування переліку можливих джерел і причин втрат, а також шкали оцінки розмірів цих втрат. Очевидно, що втрати потенціалу можуть виникати стосовно кожної детермінанти в системі: людської **L,** економічної **Е,** просторової **П,** управлінської **У,** часової **Т**. Кожна з детермінант, як було показано в другому розділі (п.2.3), включає набір характеристик, які стосуються кількісних показників, його якісних властивостей, а також рівня використання наявних можливостей. На основі запропонованих методик оцінки стану урбанізованої системи можливо виявити показники, які суттєво впливають на пониження і підвищення функціонування урбанізованих систем. Наведемо деякі з них:

1) Фінансова спроможність. Залежність у фінансовому відношенні суттєво знижує ефективність всієї системи. Можливості наповнення бюджету принципового залежать від використання природно-ресусних умов, надходження від економічної діяльності (виробничо-господарської інфраструктури), отримання додаткових, так званих непрямих, фінансових ресурсів (приватних структур для реконструкції, модернізації, будівництва та утримання об’єктів комунальної власності).

2) *«Пороги» розвитку територій.* Вивчається у відповідності до існуючих містобудівних умов і обмежень забудови. Результатом дослідження правових умов використання території має бути вартісний вираз зміни впливу обмежень (як позитивний, так і негативний), а також вплив цих вартісних змін на загальну величину інвестицій, чи економічні показники ефективності в цілому. Таким чином, «вибраковуються» варіанти, при яких використання території є юридично недопустимим та/або суттєво може обмежувати або змінювати ціну продажу земельної ділянки (табл.3.2.).

3) *Щільність*. Що вища щільність забудови, то вищою є концентрація на території людей і тим більше об'єктів суспільно-ділової інфраструктури зможе окупитися за рахунок необхідної кількості відвідувачів. Чим вище функціональна різноманітність, тим більш привабливою стає територія для різних користувачів: постійних, періодичних, епізодичних. Значення обох параметрів безпосередньо впливає на якість життя. Параметри обумовлюють вільні місця у об'єктах торгівлі та послуг, місць прикладання праці, час щоденних поїздок на особистому і громадському транспорті, безпеку і соціальний контроль у відкритих просторах, ефективність використання будівель і територій.

4) *Зношеність основних фондів та інфраструктури.* Рівень зношеність основних фондів та інфраструктури буде вимагати коштів на: знесення фізично зношених об'єктів для їх подальшого відтворення. Знесенню підлягають будівлі зі зносом понад 60%; будівлі, розташовані в зонах санітарної шкідливості; будівлі, знесення яких обумовлене необхідністю прокладання і розширення інфраструктури; будівлі, визнані непридатними для проживання – аварійний

Таблиця 3.2.

Правові чинники впливу на використання просторових ресурсів

Юридичні чинники	**Показники впливу на вигоди використання**
Форма власності	Розглядається належність територій в державній, приватній вланості, власності територіальної громади, комунальна власність
Цільове призначення території	Розглядається цільове призначення та та можливість. Визнчається вартість робіт щодо зміни цільового призначення
Особливості місцярозташування	Вплив розташування території поблизу стратегічних об’єктів, що може покращити, чи обмежити її використання. К техногенным источникам возникновения ЧС причисляются взрыво-пожароопасные объекты, энергетические и химические объекты, территории радиоактивной опасности и др. Санітарно-захисні зони
Обмеження щодо використання території	Відповідно до законодавства [6] обмеження щодо використання території встановлюється шляхом: - заборони на продаж або інше відчуження визначеним о собам впродовж установленого терміну; - заборони на передачу в оренду (суборенду); - умов про початок і завершення забудови або освоєння земельної ділянки протягом встановлених термінів; - заборони на здійснення окремих видів діяльності; - заборони на зміну цільового призначення земельної ділянки, ландшафту і зовнішнього вигляду нерухомого майна; - умови здійснення будівництва, ремонту або утримання дороги, ділянки дороги. - встановлені сервітути, які впливають на використання ділянки, чи вимагають додаткових витрат на її обслуговування
Термін оренди	Можливість продовження терміну оренди, якщо термін оренди є невеликим (до 10 років).
Приналежність території до зон особливого режиму землекористування	охоронні зони, зони санітарної охорони, водоохоронні зони, зони особливого режиму), а також правовий та господарський статус суміжних територій

*Джерело: згруповано автором на основі [119]

житловий фонд; винесення окремих об'єктів через необхідність розміщення нових будівель або споруд для задоволення потреб розвитку міста; знесення фізично і морально застарілих фондів при здійсненні програм ревіталізації і реконструкції.

5) *Демографічні характеристики*. Зі збільшенням частки населення післяпрацездатного віку зростають бюджетні видатки на охорону здоров’я, пенсійне забезпечення, соціальний захист людей старшого віку і забезпечення їм довготривалого догляду, гарантованого державою. Таким чином, відбувається

«відволікання» інвестиційних коштів: починаючи від прямих інвестицій в економіку і закінчуючи інвестиціями в розвиток людського капіталу – коштів на сімейну політику, забезпечення якісної освіти і здійснення активної політики на ринку праці, спрямованої на розвиток наявних трудових ресурсів. Така відсутність інвестиційної спрямованості державних видатків призводить до зниження конкурентоспроможності економіки в середньо- і довгостроковій перспективі.

6) Ресурсне забезпечення. Найбільший вплив на ефективність має вичерпність ресурсів. Обмежені ресурси визначають функціонування окремих сфер економіки (виробництво енергії, транспорт тощо), тому якщо виникає дефіцит, економіка може сильно погіршитися (криза, зростання цін на паливо та енергію тощо). Поповнення і відновлення ресурсів пов'язане з чималими витратами. При дефіциті водних ресурсів виникає необхідність будівництва дорогих споруд для водопостачання (водоводів, каналів тощо). Освоєння під будівництво «незручних» земель, що мають значні ухили місцевості (від 5 до 8% и від 8 - 12%; схильність до затоплення і підтоплення, недостатня несуча здатність ґрунтів, підземні виробки, мокрі грунти, грунти несприятливі для зелених насаджень (заміна понад 50%), рівень сейсмічності, природні перешкоди) призводить до додаткових капітальних вкладень, а іноді і до експлуатаційних витрат, оскільки буде потрібно їх інженерна підготовка.

7) Територіальні резерви та їх обмеження. Обмеженість територіальних ресурсів стає основним бар'єром реалізації як першочергових і довгострокових програм інтегрованого розвитку. Території потрібні для розміщення житлового будівництва, виробничої забудови, систем обслуговування, для озеленення і відпочинку та ін. Обмеженість територіальних ресурсів потребує процедури викупу земельних ділянок, що регулює стаття 146 Земельного кодексу України [74].

8) Екологічні наслідки. Пов’язуються з появою додаткових витрат на прибирання територій від пилу; на придбання комунальної техніки та будівництво для них автобаз; на утримання міського громадського транспорту (додаткова мийка, фарбування, ремонт, ліквідація наслідків аварій через погану видимість); на утримання житлового фонду (ремонт, фарбування фасадів, мийка ліхтарів, вітрин); на догляд за зеленими насадженнями та їх оновлення,

порушується внаслідок впливу шкідливих викидів; на очистку води, що використовується для господарсько-побутових і виробничих потреб; на збільшення освітлювального періоду; на охорону пам'яток архітектури та міської скульптури, що знаходиться під відкритим небом. Зростають витрати на лікування населення і проведення профілактичних медичних заходів на територіях, що піддаються впливу забруднень.

Отже в завдання дослідження інтегрованого розвитку урбанізованих систем і підходів для його регулювання входить: концептуалізація інтегрованого розвитку урбанізованих систем, на основі якого визначено методику та інструментарій дослідження, діагностика стану, динаміки, виявлення неузгодженостей на основі чого виявляються проблеми, конфлікти і дефекти в системі (рис.3.1).

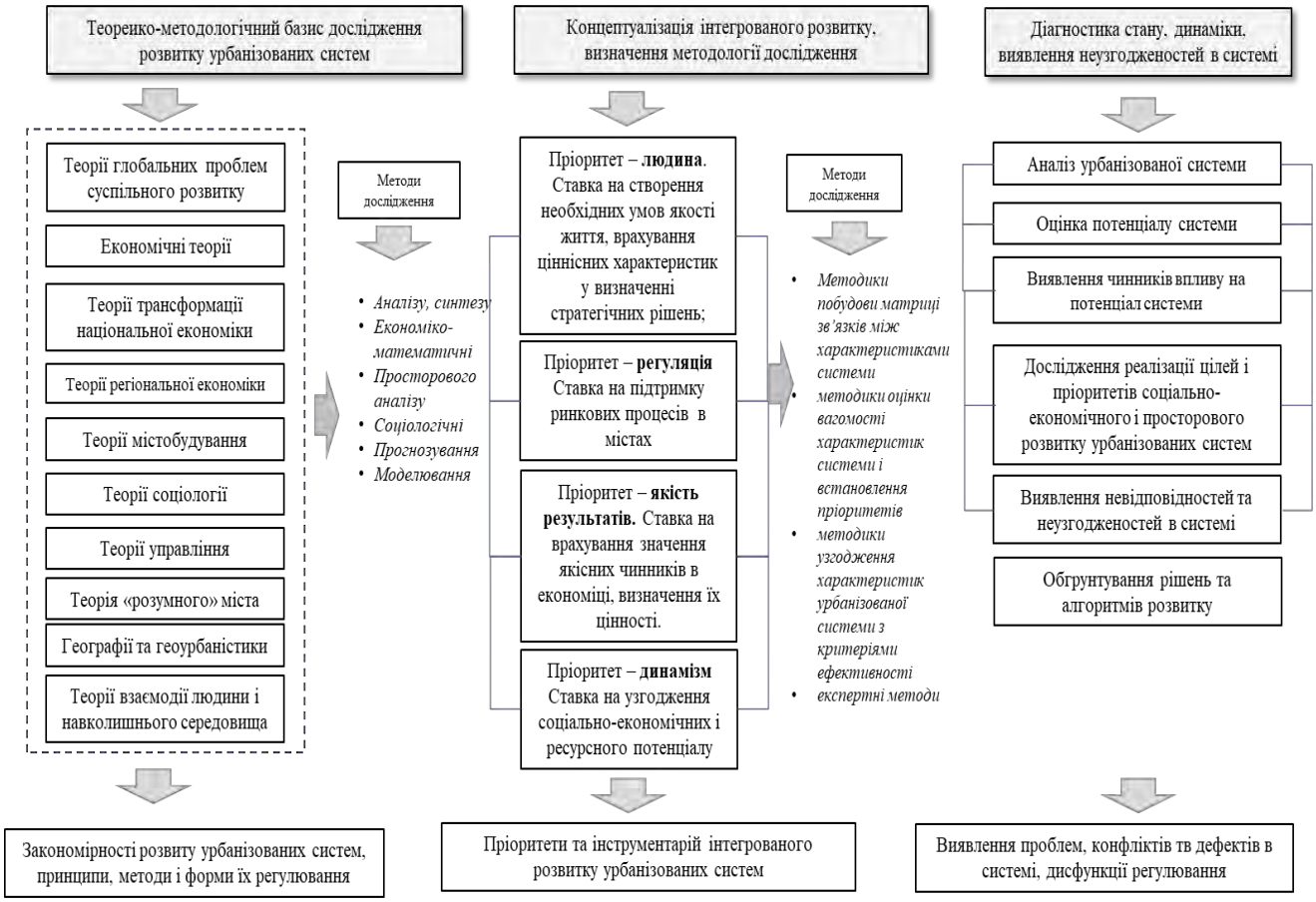


Рис. 3.1. Структурна схема дослідження інтегрованого розвитку урбанізованих систем і підходів для його регулювання

*Джерело: авторська розробка

3.2. Особливості та тенденції соціально-економічного розвитку урбанізованих систем

Дослідження будь-якої соціального утворення, у тому числі урбанізованого, потребує верифікації оціночної функції. Остання своєю чергою вимагає формування системи індикаторів, на підставі аналізування якої можна інтерпретувати стани об'єкта дослідження та його зміни.

Для добору конкретних індикаторів використовують різні наукові підходи, які націлені на отримання об'єктивних оціночних показників. Одним із джерел об'єктивної офіційної інформації в Україні слугує Державна служба статистики, яка на своєму веб-порталі періодично оприлюднює результати національних статистичних спостережень.

У рамках нашого дослідження сформовано систему показників:

- чисельність населення, тис. осіб (x_1);
- міграції, на 1000 осіб населення (x_2);
- кількість підприємств, на 1000 осіб населення (x_3);
- народжуваність, на 1000 осіб населення (x_4);
- середньооблікова кількість штатних працівників, тис. осіб (x_5);
- середньомісячна заробітна плата, грн. (x_6);
- кількість студентів, на 10 000 осіб (x_7).
- прийнято в експлуатацію житла, тис. м кв загальної площі на 1000 осіб населення (x_8).

Перелік показників, які обрано для дослідження, зумовлюється їх доступністю в офіційних джерелах статистичних даних на рівні міст України (Вінниця, Дніпро, Житомир, Запоріжжя, Івано-Франківськ, Київ, Кропивницький, Луцьк, Львів, Миколаїв, Одеса, Полтава, Рівне, Суми (табл.3.5).

Таблиця 3.5

Вихідні дані для аналізу стану урбанізованих систем України

Урбанізовані системи	x_1		x_2		x_3		x_4		x_5		x_6		x_7		x_8	
	2010	**2019**	**2010**	**2019**	**2010**	**2019**	**2010**	**2019**	**2010**	**2019**	**2010**	**2019**	**2010**	**2019**	**2010**	**2019**
Вінниця	369,5	370,7	-0,90	3,80	84	121	10,9	8,6	111,1	100,2	2 006	9 951	1 204	1 024	100	272
Дніпро	1007	953,2	-2,20	-0,03	566	179	10,0	6,8	372,1	338,2	2 257	10 394	1 258	803	220	223
Житомир	271,8	264,5	0,50	1,00	82	109	10,8	7,7	89,4	75,9	1 967	9 097	1 363	834	33	123
Запоріжжя	778,6	731,9	-0,40	-0,60	104	130	9,2	6,2	275,5	218,9	2 316	10 924	887	617	18	24
Івано-Франківськ	241,1	263,4	0,40	9,80	116	154	10,1	9,3	76,8	74,4	1 981	9 036	1 872	1 223	341	1 317
Київ	2799	2967	3,80	5,80	264	344	11,5	11,0	1238	1152	3 431	15 776	1 981	1 156	1 114	382
Кропивницький	244,1	233,8	1,00	-2,10	77	136	10,5	7,4	74	61,5	1 905	8 362	1 025	491	38	167
Луцьк	211,8	217,3	1,80	3,00	105	143	12,6	9,2	73,8	67,8	1 850	8 644	1 350	954	76	353
Львів	760,0	756,0	-1,70	3,40	133	159	10,0	8,6	272,1	244,4	2 096	9 958	1 618	1 281	567	758
Миколаїв	498,7	480,0	-0,20	1,30	102	142	9,1	6,3	130,6	102,3	2 263	10 117	842	595	76	160
Одеса	1009	1018	2,30	9,30	117	153	9,6	7,9	293,9	247	2 142	9 521	1 298	884	501	502
Полтава	298,9	286,6	-1,00	1,10	103	142	8,8	6,4	121,7	96,1	2 150	10 083	1 601	1 174	58	209
Рівне	249,8	246,0	-2,00	-1,70	96	126	11,8	8,8	77,9	63,3	2 019	8 618	1 717	1 036	85	352
Суми	273,9	265,0	-2,30	0,90	92	121	10,0	7,1	100,3	71	2 142	9 553	1 610	997	66	251
Тернопіль	217,4	223,0	-4,20	7,30	86	110	11,7	9,0	72,9	57,6	1 790	8 651	2 093	1 502	142	642
Ужгород	116,4	115,5	-1,80	8,00	123	170	12,0	8,7	45,9	37,2	2 099	9 989	1 598	1 268	70	619
Харків	1447	1443,0	-0,30	4,60	125	134	8,8	6,6	451,9	369,3	2 141	9 323	1 678	1 093	267	187
Херсон	340,6	324,6	-2,10	-0,40	88	126	10,1	8,3	91,9	71,5	1 845	8 731	1 005	699	48	148
Хмельницький	262,8	273,7	2,60	3,80	85	121	11,8	9,2	77,9	65,8	1 922	8 540	976	569	151	560
Черкаси	287,7	275,7	-0,70	-0,10	106	168	9,4	6,9	88,4	76,5	2 112	9 515	1 050	579	71	258
Чернівці	253,8	257,1	7,90	4,00	105	90	10,1	7,8	73,8	61,7	1 890	8 488	1 388	953	152	577
Чернігів	296,9	286,9	1,20	1,40	73	108	9,1	6,6	86,9	73,3	1 828	8 135	756	508	86	304

Джерело: укладено автором за [!!]

Тернопіль, Ужгород, Харків, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Чернігів) за 2010 рік і 2019 рік. Серед вихідних даних (табл.4.1) три показники (чисельність населення (x_1); середньооблікова кількість штатних працівників (x_5); середньомісячна заробітна плат (x_6)) є абсолютними, а інші п'ять – є відносними величинами інтенсивності щодо населення.

Для оцінювання міри однорідності сукупності урбанізованих систем за кожним показником у якості метрики використано значення квадратичного коефіцієнта варіації (ν_σ), яке обчислено за такою формулою:

$$\nu_\sigma = \frac{\sigma}{\bar{x}} \cdot 100, \tag{3.10}$$

де σ – середнє квадратичне відхилення:

$$\sigma = \sqrt{\sigma^2}, \tag{3.11}$$

де σ^2 – дисперсія:

$$\sigma^2 = \frac{\sum(x-\bar{x})^2}{n} = \frac{\sum x^2}{n} - \left(\frac{\sum x}{n}\right)^2, \tag{3.12}$$

де $\overline{x}$ – середнє значення:

$$\left(\overline{x} = \frac{\sum x}{n}\right). \tag{3.13}$$

За даними табл. 3.5 на основі формул (3.111-3.13) отримано результати, які представлено у табл. &.2. Квадратичний коефіцієнт варіації у 2010 р. і у 2019 р. лише за трьома показниками (народжуваність; середньомісячна заробітна плата; кількість студентів) не перевищує критичного рівня. Це нам дає підстави для висновку про однорідність сукупностей урбанізованих систем за кожним із цих трьох показників. Натомість за іншими показниками сукупності є неоднорідними, а середні значення показників – є нетиповими для таких сукупностей. Попри різну спрямованість зміни значення квадратичного коефіцієнта варіації у 2019 р. щодо 2010 р., ситуація зі складом сукупностей за значенням метрики однорідності не змінилася. Розширений спектр індикаторів

описової статистики щодо аналізу вихідних даних (додаток Х, табл. Х1) свідчить про наявність зміщеної вправо асиметрії розподілів усіх показників, при цьому статистично назначена міра зміщення (*Skewness* < 0,5) у 2019 р. спостерігалася лише для x_4 *і* x_7. За цими ж показниками спостерігається й мінімальне значення коефіцієнта ексцесу (*Kurtosis*). Співставлення значень *Skewness і Kurtosis* зі значеннями їх стандартних похибок (0,491 і 0,953) виявило понад трьохкратне перевищення для x_4 (9,4 раза – за значенням *Kurtosis*) *і* x_7 (4,9 раза – за значенням *Skewness*) не дає підстав для ствердження про нормальність розподілів.

Таблиця 3.6.

Аналіз варіативності вихідних даних для аналізу урбанізованих систем України

v_σ	x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8
2010	106,2	3261,8	79,7	10,7	129,1	15,5	27,1	126,9
2019	111,0	116,9	33,6	15,4	138,1	15,9	30,4	73,2
$\Delta_{(2019\text{-}2020)}$	4,8	-3144,9	-46,1	4,8	8,9	0,4	3,4	-53,7

Джерело: розраховано автором

Для поглибленого аналізу вважаємо за доцільне використати інструментарії таксономії та кластеризації. Перший інструментарій дозволяє оцінити відповідності відхилень фактичних показників від цільових (середніх, еталонних, екстремальних), застосувавши процедуру їх зведення до стандартизованого виду. На підставі стандартизованих значень можна будувати багатовимірні середні, які слугують інтегральними оцінками системи показників. Другий (інструментарій кластеризації) націлений на утворення груп урбанізованих систем. При цьому кластери означають як підмножини – групи однакових (схожих) елементів, котрі не пересікаються [2, с. 64]. Процедура кластеризації дозволяє виконувати науково обґрунтовані класифікації, виявляти внутрішні зв’язки між елементами сукупності, виокремлювати однорідні групи із початкових багатомірних даних таким чином, щоб об’єкти, які належать одній групі, були схожі між собою, а ті, що відносяться до різних груп, – відмінні [3, с.65], скорочувати обсяги інформації завдяки включенню лише суттєвих ознак.

У даному дослідженні реалізовано процедуру стандартизації у пакеті прикладних програм компанії StatSoft STATISTICA-10, яка базується на обчисленні середнього квадратичного відхилення:

$$z_{ij} = \frac{x_{ij} - \overline{x}_j}{s_j}, \tag{3.14}$$

$$\bar{x}_j = \frac{1}{m}\sum_{i=1}^{m} x_{ij}; \tag{3.15}$$

$$S_j = \sqrt{\frac{1}{m}\sum_{i=1}^{m}\left(x_{ij} - \bar{x}_j\right)^2} = \sqrt{\frac{1}{m}\sum_{i=1}^{m} x_{ij}^2 - \bar{x}_j^2}; \tag{3.16}$$

Результати стандартизації, обчислені даними табл. 4.1 на основі формул (3.14-3.16) представлено у табл. 3.7.

Зауважимо, що усі показники, які обрано для дослідження (x_1 – x_8), за напрямом впливу на якість урбанізованих систем є стимуляторами [2, с. 178]: за вищих значень показника ідентифікується вища міра якості. Тому інтегральні значення результатів стандартизації системи показників за методом багатовимірних середніх (БВС) дозволяють міркувати про структуризацію урбанізованих систем за інтегральною оцінкою метрики якості. Процедуру осереднення виконано за формулою середньої арифметичної зваженої, обравши у якості ваг вищі значення для абсолютних показників: (x_1 – *0,2*; x_5, x_6 – *0,15*) і однакові значення для відносних показників:

$$IO = 0{,}2\times x_1 + 0{,}1\times(x_2 + x_3 + x_4 + x_7 + x_8) + 0{,}15\times(x_5 + x_6) \tag{3.17}$$

У восьми урбанізованих системах інтегральна оцінка, отримана за методом БВС, приймає додатне значення. Це свідчить про позитивну узагальнену оцінку якості 36,36% урбанізованих систем. Натомість у 63,64% урбанізованих ця оцінка є негативною (не перевищує нейтральне значення).

Спостерігаємо значний відрив м. Києва за значенням показника інтегральної оцінки. Столиця багаторазово випереджує за значенням ІО.

Таблиця 3.7

Інтегральне оцінювання системи показників урбанізованих систем України за 2019 р.

Урбанізовані системи	Умовні позначення	Стандартизовані значення								Осереднені значення (*IO*)	Ранги осереднених значень
		x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8		
Вінниця	C_1	-0,294	0,263	-0,478	0,537	-0,289	0,218	0,363	-0,382	-0,039	9
Дніпро	C_2	0,626	-0,845	0,686	-0,900	0,705	0,500	-0,408	-0,554	0,104	8
Житомир	C_3	-0,462	-0,547	-0,719	-0,181	-0,390	-0,327	-0,300	-0,904	-0,465	19
Запоріжжя	C_4	0,277	-1,010	-0,298	-1,379	0,207	0,838	-1,057	-1,250	-0,287	14
Івано-Франківськ	C_5	-0,464	1,999	0,184	1,096	-0,397	-0,366	1,057	3,275	0,554	2
Київ	C_6	3,810	0,842	4,000	2,453	4,105	3,932	0,823	0,003	2,780	1
Кропивницький	C_7	-0,511	-1,444	-0,177	-0,421	-0,451	-0,795	-1,496	-0,750	-0,718	22
Луцьк	C_8	-0,537	0,032	-0,037	1,016	-0,424	-0,615	0,119	-0,099	-0,160	10
Львів	C_9	0,315	0,148	0,285	0,537	0,314	0,222	1,259	1,318	0,498	3
Миколаїв	C_10	-0,122	-0,460	-0,057	-1,299	-0,280	0,324	-1,133	-0,774	-0,390	17
Одеса	C_11	0,728	1,855	0,164	-0,022	0,324	-0,056	-0,126	0,422	0,415	4
Полтава	C_12	-0,427	-0,518	-0,057	-1,219	-0,306	0,302	0,886	-0,603	-0,237	12
Рівне	C_13	-0,492	-1,328	-0,378	0,697	-0,443	-0,632	0,405	-0,102	-0,330	15
Суми	C_14	-0,462	-0,576	-0,478	-0,660	-0,411	-0,036	0,269	-0,456	-0,349	16
Тернопіль	C_15	-0,528	1,276	-0,699	0,856	-0,467	-0,611	2,030	0,912	0,170	7
Ужгород	C_16	-0,698	1,479	0,506	0,617	-0,552	0,242	1,214	0,832	0,279	6
Харків	C_17	1,401	0,495	-0,217	-1,059	0,835	-0,183	0,603	-0,680	0,292	5
Херсон	C_18	-0,367	-0,952	-0,378	0,297	-0,409	-0,560	-0,771	-0,816	-0,481	20
Хмельницький	C_19	-0,448	0,263	-0,478	1,016	-0,433	-0,682	-1,224	0,625	-0,236	11
Черкаси	C_20	-0,445	-0,865	0,466	-0,820	-0,388	-0,060	-1,189	-0,431	-0,440	18
Чернівці	C_21	-0,474	0,321	-1,101	-0,102	-0,450	-0,715	0,115	0,685	-0,278	13
Чернігів	C_22	-0,427	-0,431	-0,739	-1,059	-0,401	-0,940	-1,437	-0,270	-0,680	21

Джерело: розраховано автором

урбанізовані системи, які отримали додатне значення показника інтегрального оцінювання (*ІО*): Івано-Франківськ (у 5,0 раза); Львів (у 5,6 раза); Одеса (у 6,7 раза); Харків (у 9,5 раза);Ужгород (у 10,0 раза);Тернопіль (у 16,3 раза); Дніпро (у 26,7 раза).

Рамки даного дослідження передбачали також реалізацію у пакеті прикладних програм компанії StatSoft STATISTICA-10 процедури кластеризації. Ця процедура дозволить здійснити розподіл множини урбанізованих систем $X^l = \{x_1, \ldots, x_{22}\}$ із відомими значеннями відстаней $\rho(x, x')$ на підмножини (кластери) таким чином, щоб кожна підмножина включала урбанізовані системи, котрі близькі за значення параметра ρ. Натомість урбанізовані системи, що входять до різних підмножин, мають суттєво відрізнялися. Окрім того, кожній урбанізовані системі $x_i \in X^l$ має приписатися відповідна мітка підмножини (кластера) y_i.

Питання про визначення кількості кластерів вирішується різними методами. Стерджесом рекомендовано для визначення кількості груп використовувати формулу [4, с. 80]:

$$n = 1+3{,}32 \lg N, \tag{3.18}$$

де n – кількість груп, N – обсяг сукупності.

На підставі використання формули Стерджеса (4.9) можна приймати рішення про виокремлення п’яти груп урбанізованих систем за даними, які обрано у якості вихідних (табл. 4.1). Втім, оскільки ця формула носить рекомендаційних характер, постільки вважаємо за доцільне додатково скористатися можливостями ППП STATISTICA-10. Серед вбудованих функцій цього програмного продукту для ієрархічної класифікації сукупності даних зазвичай використовують метод одиночного зв’язку, метод повного зв’язку, метод Варда. Перші два методи називають методами «ближнього сусіда» і «віддаленого сусіда» відповідно. За одиночного зв’язку відстань між кластерами обирається як мінімальна між двома елементами з різних кластерів, за повного зв’язку – як максимальна. Метод Варда передбачає мінімізацію суми квадратів

двох гіпотетичних кластерів і вважається ефективним для кластеризації системи кількісних показників. Слід зауважити, що цей метод прагне до створення кластерів малого обсягу. У якості відстані між кластерами А і В (*dis (A, B)*) обирається приріст суми квадратів відстаней об'єктів до центрів кластерів, який отримується у результаті їх об'єднання:

$$dis\ (A, B) = \frac{n_{A \times} n_B}{n_{A+} n_B} (AR + BR)^T \times (AR + BR) \qquad (3.19)$$

де *AR* і *BR*– радіуси-вектори центрів кластерів; n_A і n_B – кількість елементів у кластерах; верхній індекс *T* означає транспортування.

Виходячи з теорії кластерного аналізу, розподіл урбанізованих систем має базуватися на обчисленні відстані між ними. Найчастіше у дослідницьких цілях з цією метою використовують Евклідову відстань. Багатовимірна Евклідова відстань між урбанізованими системами *j* і *k* (d_{jk}) розраховується за такою формулою:

$$d_{jk} = \sqrt{\sum_{i=1}^{m} \left(x_{ij} - x_{ik}\right)^2}, \qquad (3.20)$$

де x_{ij} – стандартизоване значення *j*-ої урбанізованої системи за *i*-им показником; x_{ik} – стандартизоване значення *k*- ої урбанізованої системи за *i*-им показником.

Для прийняття рішення про кількість кластерів скористаємось методикою візуального аналізу дендрограм та графіків об'єднання, яка описана І. Кулиняком та ін. [5, с.20-24]. Візуальне аналізування дендрограм, які побудовані з використанням Евклідової відстані (рис. 4.1, Додаток Х (рис.Х1 (а, б))) та Манхетенської відстані – суми довжин проекцій відрізка між точками на осі прямокутної системи координат (Додаток Х, рис.Х1 (в)), а також графіка об'єднання урбанізованих систем (Додаток Х, рис.Х2), на якому переломний крок може бути прийнятий на рівні 19-ти, послугували для рішення про виокремлення трьох груп урбанізованих систем. У таку кластеризацію статистично значимий внесок мають усі показники (Додаток Х, рис.Х3).

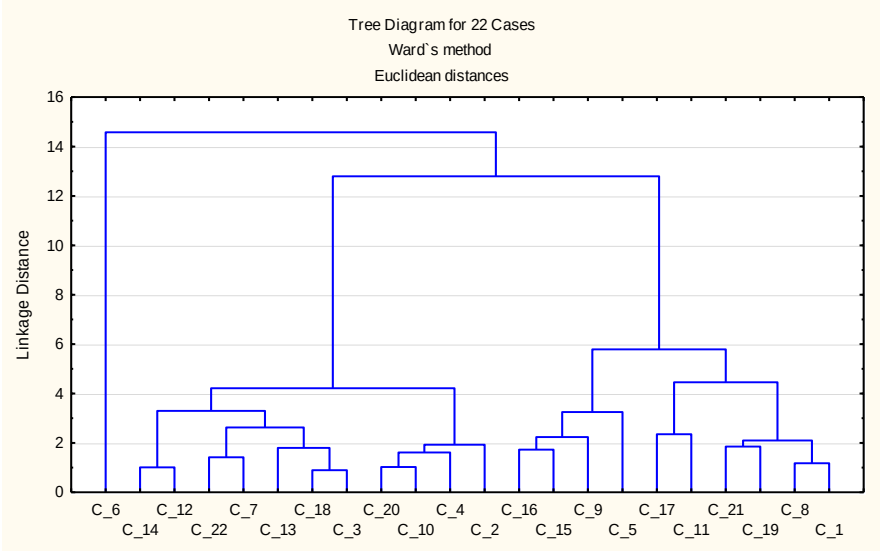


Рис 3.2. Ієрархічна класифікація урбанізованих систем України за методом Варда на основі Евклідової відстані

Джерело: побудовано автором

У результаті використання методу к-середніх отримано кластеризацію, за якою до першого кластера потрапили десять урбанізованих систем: Вінниця; Івано-Франківськ; Кропивницький; Луцьк; Миколаїв; Суми; Полтава; Тернопіль; Харків; Черкаси. Другий кластер охоплює одинадцять урбанізованих систем: Дніпро; Житомир; Запоріжжя; Львів; Одеса, Рівне; Ужгород; Херсон; Хмельницький; Чернівці; Чернігів;. Третій кластер містить лише Київ. Візуалізацію зміни показника відстані урбанізованих систем від центру, упорядковану у розрізі кластерів представлено на рис. Х.4 Додатку Х. Нульове значення цієї відстані у столиці.

Середні рівні стандартизованих показників у розрізі кластерів урбанізованих систем України представлено на рис. 3.3 Склад першого кластера характеризується вищим, ніж в інших кластерах, показником прийняття в експлуатацію житла. Склад третього кластера характеризується високою чисельністю населення, кількістю підприємств, народжуваність, заробітною платою.

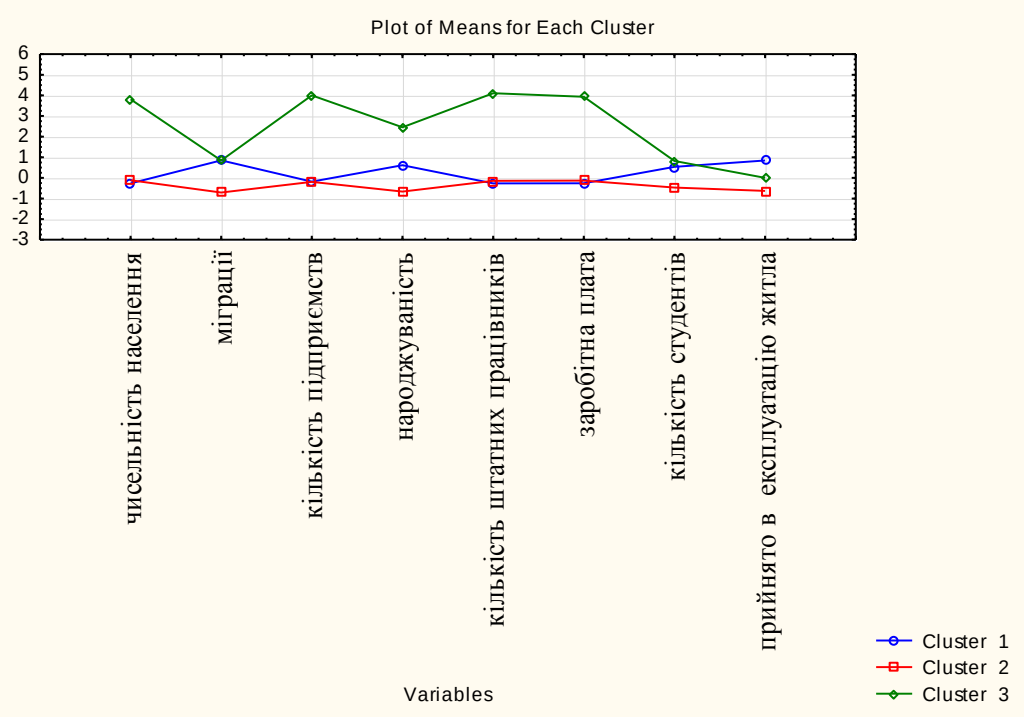


Рис. 3.3. Осереднені рівні стандартизованих значень у розрізі кластерів урбанізованих систем України, 2019 р.

Джерело: побудовано автором

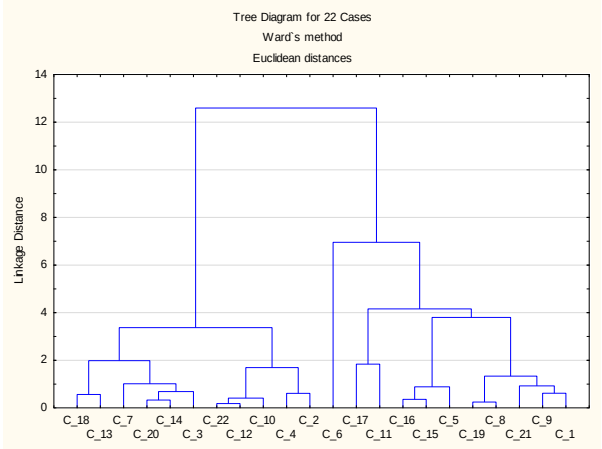
Розглянемо, як розподіляються урбанізовані системи на підставі виокремлення двох блоків індикаторів:

Блок 1. Демографічні індикатори (чисельність населення, тис. осіб (x_1); міграції, на 1000 осіб населення (x_2); народжуваність, на 1000 осіб населення (x_4)).

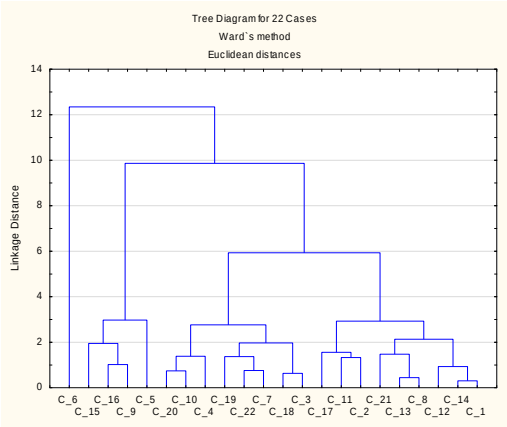
Блок 2. Соціально-економічні індикатори (кількість підприємств, на 1000 осіб населення ((x_3); середньооблікова кількість штатних працівників, тис. осіб (x_5); середньомісячна заробітна плата, грн. (x_6); кількість студентів, на 10 000 осіб (x_7); прийнято в експлуатацію житла, тис. м кв загальної площі на 1000 осіб населення (x_8)).

Візуальне аналізування дендрограм, які побудовані з використанням Евклідової та Манхетенської відстаней (рис. 4.3, Додаток У, (рис.У1-У2), а також графіків об’єднання урбанізованих систем у розрізі блоків індикаторів (Додаток У, рис.У3), послугували для рішення про виокремлення двох груп урбанізованих

систем за блоком демографічних індикаторів і трьох груп – за блоком соціально-економічних індикаторів. У першу кластеризацію статистично значимий внесок мають індикатори x_2 і x_4 (Додаток У, табл.У1). У другу кластеризацію статистично значимий внесок мають усі індикатори, які включено у блок, що характеризує соціально-економічний стан урбанізованих систем (Додаток У, табл.У1).



а) демографічні



б) соціально-економічні

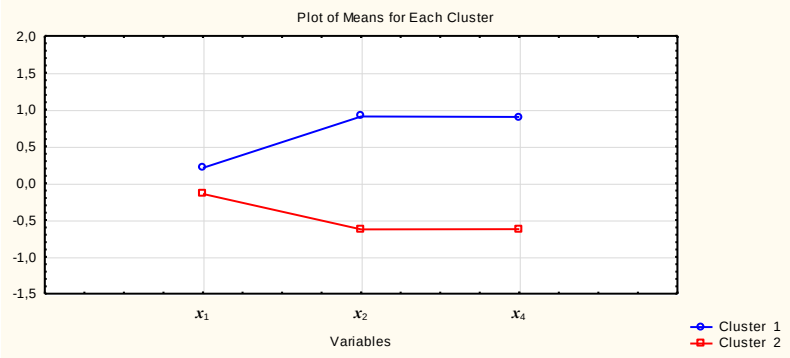
Рис 3.4. Ієрархічна класифікація урбанізованих систем України за методом Варда на основі Евклідової відстані у розрізі блоків індикаторів

Джерело: побудовано автором

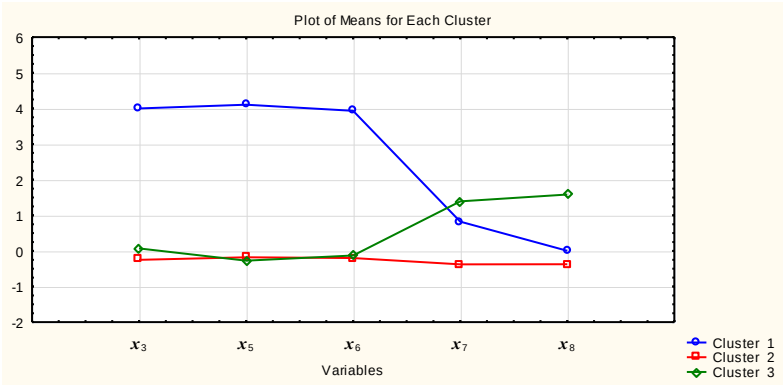
У результаті використання методу к-середніх отримано кластеризації у розрізі кожного із двох блоків індикаторів. Для блоку демографічних індикаторів до першого кластера потрапили дев’ять урбанізованих систем (Вінниця, Івано-Франківськ, Київ, Луцьк, Львів, Тернопіль, Ужгород, Хмельницький). Інші тринадцять урбанізованих систем увійшли до другого кластера. Для блоку соціально-економічних індикаторів до першого кластера потрапила столиця, а до третього кластера потрапили чотири урбанізованих системи: Івано-Франківськ; Львів; Тернопіль; Ужгород. Другий кластер виявився найчисельнішим, охопивши сімнадцять урбанізованих систем, що склало 72,3% від їх загальної кількості.

Середні значення стандартизованих показників у розрізі кластерів для двох блоків індикаторів стану урбанізованих систем представлено на рис. 3.5. Склад

першого кластера на рис. 4.4а характеризується вищими значенням індикаторів демографічного стану. У перший кластер блоку соціально-економічних індикаторів ввійшли урбанізовані системи із високою щільністю підприємств, великою кількістю працівників та високою оплатою праці. Для другого кластера притаманні найнижчі значення кількості студентів і обсягу прийнятого в експлуатацію житла. Натомість у третьому кластері осереднені значення цих двох показників є найвищими.



а) демографічні



б) соціально-економічні

Рис. 3.5. Осереднені значення стандартизованих значень у розрізі кластерів урбанізованих систем України для блоків індикаторів

Джерело: побудовано автором

. Розглянемо, як розподіляються урбанізовані системи на підставі аналізування динаміки показників. Вихідні і стандартизовані значення на основі формул (4.5-4.7) для цієї частини дослідження представлено у табл. 3.8

Таблиця 3.8

Вихідні та стандартизовані дані для аналізу динаміки урбанізованих систем України

Урбанізовані системи	Динаміка за 2010-2019 рр., %								Стандартизовані значення темпів зміни за 2020-2019 рр.							
	x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8	x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8
Вінниця	100,3	4,7	144,0	78,9	90,2	496,1	85,0	272,0	0,285	0,483	0,518	0,341	0,988	2,221	2,148	-0,245
Дніпро	94,7	2,2	31,6	68,0	90,9	460,5	63,8	101,4	-1,153	-0,164	-3,505	-1,133	1,103	0,142	-0,355	-1,163
Житомир	97,3	0,5	132,9	71,3	84,9	462,5	61,2	372,7	-0,479	-0,592	0,120	-0,687	0,117	0,256	-0,667	0,297
Запоріжжя	94,0	-0,2	125,0	67,4	79,5	471,7	69,6	133,3	-1,320	-0,771	-0,164	-1,215	-0,779	0,794	0,321	-0,991
Івано-Франківськ	109,2	9,4	132,8	92,1	96,9	456,1	65,3	386,2	2,551	1,686	0,114	2,122	2,088	-0,115	-0,178	0,370
Київ	106,0	2,0	130,3	95,7	93,1	459,8	58,4	34,3	1,728	-0,208	0,026	2,605	1,464	0,100	-1,001	-1,524
Кропивницький	95,8	-3,1	176,6	70,5	83,1	439,0	47,9	439,5	-0,868	-1,513	1,684	-0,798	-0,178	-1,120	-2,235	0,656
Луцьк	102,6	1,2	136,2	73,0	91,9	467,2	70,7	464,5	0,862	-0,413	0,237	-0,455	1,265	0,535	0,451	0,791
Львів	99,5	5,1	119,5	86,0	89,8	475,1	79,2	133,7	0,069	0,585	-0,359	1,300	0,927	0,994	1,455	-0,989
Миколаїв	96,3	1,5	139,2	69,2	78,3	447,1	70,7	210,5	-0,749	-0,336	0,345	-0,966	-0,964	-0,646	0,451	-0,576
Одеса	100,9	7,0	130,8	82,3	84,0	444,5	68,1	100,2	0,419	1,072	0,043	0,799	-0,024	-0,796	0,149	-1,169
Полтава	95,9	2,1	137,9	72,7	79,0	469,0	73,3	360,3	-0,842	-0,182	0,297	-0,494	-0,860	0,636	0,765	0,230
Рівне	98,5	0,3	131,3	74,6	81,3	426,8	60,3	414,1	-0,183	-0,643	0,060	-0,244	-0,482	-1,828	-0,767	0,520
Суми	96,8	3,2	131,5	71,0	70,8	446,0	61,9	380,3	-0,622	0,099	0,070	-0,727	-2,206	-0,709	-0,580	0,338
Тернопіль	102,6	11,5	127,9	76,9	79,0	483,3	71,8	452,1	0,857	2,223	-0,060	0,073	-0,852	1,474	0,581	0,724
Ужгород	99,2	9,8	138,2	72,5	81,0	475,9	79,3	884,3	0,007	1,788	0,309	-0,525	-0,517	1,041	1,476	3,049
Харків	99,8	4,9	107,2	75,0	81,7	435,5	65,1	70,0	0,145	0,534	-0,801	-0,187	-0,406	-1,325	-0,201	-1,331
Херсон	95,3	1,7	143,2	82,2	77,8	473,2	69,6	308,3	-0,990	-0,285	0,487	0,784	-1,051	0,885	0,320	-0,049
Хмельницький	104,1	1,2	142,4	78,0	84,5	444,3	58,3	370,9	1,256	-0,413	0,457	0,214	0,046	-0,805	-1,008	0,287
Черкаси	95,8	0,6	158,5	73,4	86,5	450,5	55,1	363,4	-0,856	-0,566	1,035	-0,402	0,387	-0,443	-1,380	0,247
Чернівці	101,3	-3,9	85,7	77,2	83,6	449,1	68,7	379,6	0,533	-1,718	-1,570	0,115	-0,096	-0,526	0,215	0,334
Чернігів	96,6	0,2	147,9	72,5	84,3	445,0	67,2	353,5	-0,652	-0,668	0,657	-0,521	0,027	-0,765	0,042	0,194

Джерело: розраховано автором

Оскільки показник міграцій приймає додатні і від'ємні значення, постільки його динаміку у табл. 3.4 представлено в абсолютному вимірі. Динаміку інших показників (x_1 і x_3–x_8) оцінено у відносному вимірі.

Застосувавши процедуру інтегрального оцінювання до стандартизованих значень показників динаміки (формула (3.18)), здійснено упорядкування урбанізованих систем (рис. 3.9.).

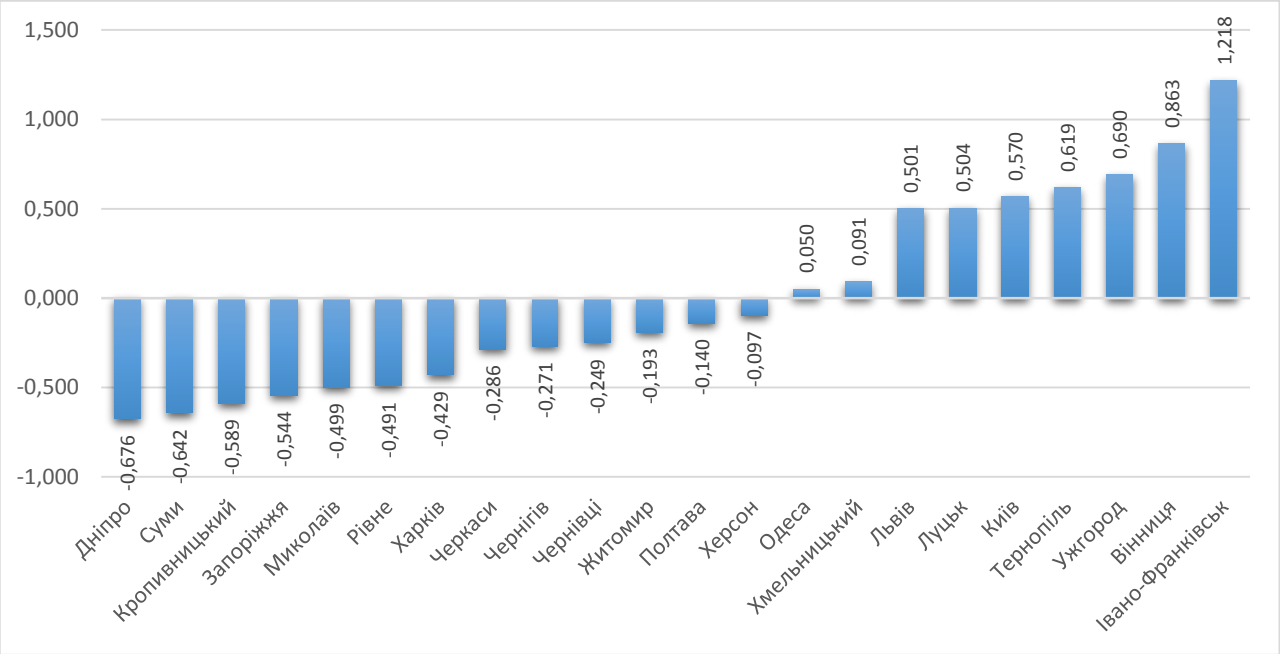


Рис. 3.9. Ранжування урбанізованих систем за значенням інтегрального оцінювання (*ІО*) динаміки

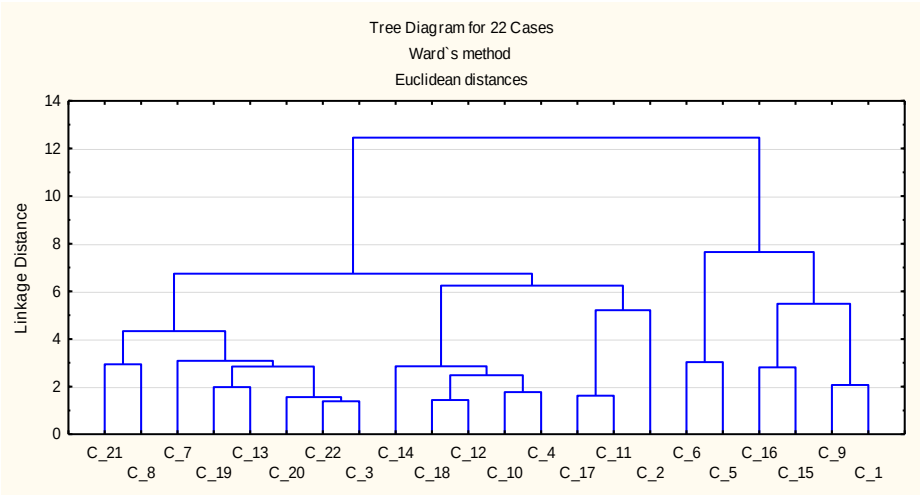
Джерело: побудовано автором

Високий позитивний відрив Івано-Франківська за значенням інтегрального показника динаміки зумовлений максимальним зростанням чисельності населення (на 9,25%) та мінімальним темпом зниження народжуваності (на 4,35%). Натомість високий негативний відрив Дніпра зумовлений максимальним зниженням кількості підприємств (на 68,37%) на тлі суттєвого зменшення чисельності населення та на народжуваності.

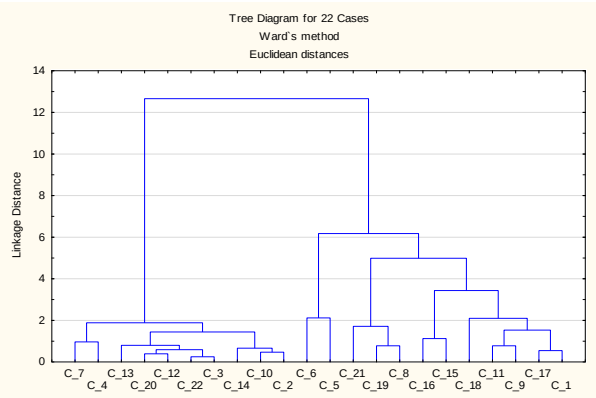
Сумісне візуальне аналізування дендрограм, які представлені на рис. &.6(а) і рис.К1 Додатку К, а також графіка об'єднання урбанізованих систем (Додаток К, рис.К4(а)), послугувало підставою для прийняття рішення про виокремлення двох груп урбанізованих систем. У таку кластеризацію, як свідчать дані табл. К1

Додатку К, статистично значимий внесок не здійснюють два показники: кількість підприємств (x_3) і прийнято в експлуатацію житла (x_8).

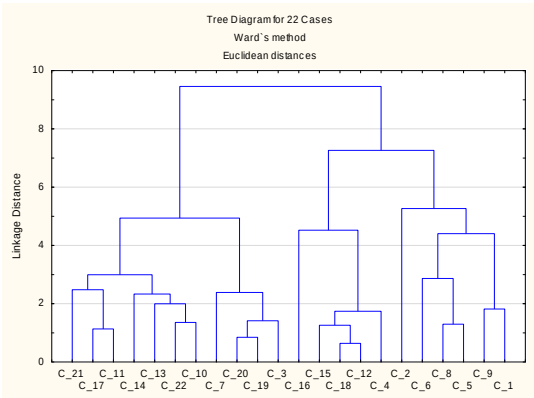
Аналогічно, на підставі аналізування дендрограм, які представлені на рис. 4.6(б і в) і рис.К2-К3 Додатку К, а також графіків об'єднання урбанізованих систем (Додаток К, рис.К4(б і в)), прийнято рішення про виокремлення для кожного з блоків двох груп урбанізованих систем. У кластеризацію за демографічними індикаторами статистично значимий внесок мають усі три показники. Натомість за соціально-економічним блоком індикаторів статистично значимий внесок виявлено лише у двох показників: x_6 і x_7 (Додаток К, табл. К1).



а) у цілому



б) демографічні



в) соціально-економічні

Рис 3.10. Ієрархічна класифікація динаміки індикаторів урбанізованих систем України та їх блоків за методом Варда на основі Евклідової відстані

Джерело: побудовано автором

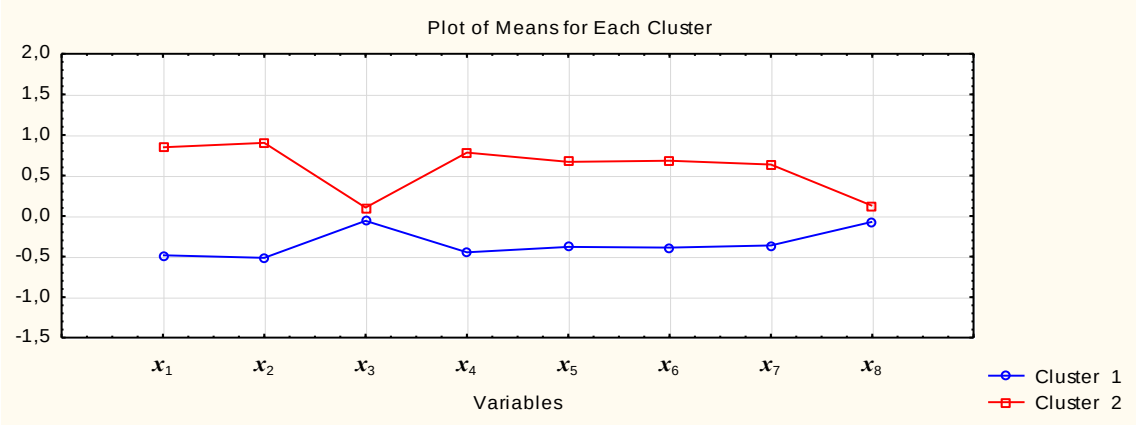
Програмна реалізація процедури кластеризації за усіма показниками динаміки до першого кластера віднесла чотирнадцять урбанізованих систем, до другого – вісім (С_1; С_5; С_6; С_8; С_9; С_11; С_15; С_16). Для другого кластера притаманні вищі значення інтегральних оцінок за усіма показниками (рис. 4.7(а)). При цьому незначне випередження спостерігається за двома із показників: кількість підприємств і прийнято в експлуатацію житла.

Кластеризація за показниками динаміки блоку демографічних індикаторів до першого кластеру віднесла тринадцять урбанізованих систем, до другого – дев'ять (С_1; С_5; С_6; С_9; С_11; С_15; С_16; С_17; С_19). Цим дев'яти системам притаманні значно вищі значення інтегральних оцінок за усіма показниками (рис. 4.7(б)).

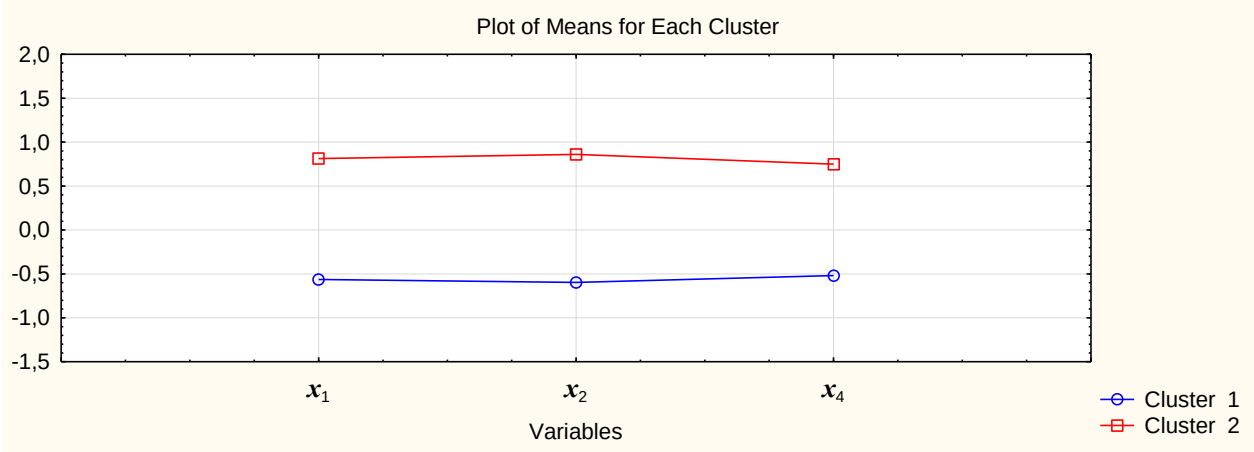
У результаті кластеризації за показниками динаміки блоку соціально-економічних індикаторів до першого кластеру віднесено чотирнадцять урбанізованих систем, до другого – вісім (С_1; С_4; С_8; С_9; С_12; С_15; С_16; С_18). Для другого кластера притаманні значно вищі значення інтегральних оцінок за показниками про заробітну плату (x_6) і кількість студентів (x_7). Незначне випередження у межах цього ж кластера спостерігається за показниками про кількість підприємств (x_3) і про обсяг прийнятого в експлуатацію житла (x_8) і незначне відставання за чисельністю штатних працівників (x_5) (рис. 4.7(в)).

Для узагальнення здійсненого аналізу зведемо результати кластеризації стану і динаміки, обравши меншу кількість кластерів (Додаток К, рис.К5) Додатково сформуємо склад груп урбанізованих систем на підставі інтегральних оцінок (*ІО*), які представлено у табл. 3.1 і на рис. 3.8., використавши для групування формулу рівновеликих інтервалів !!!!! С.81!!!:

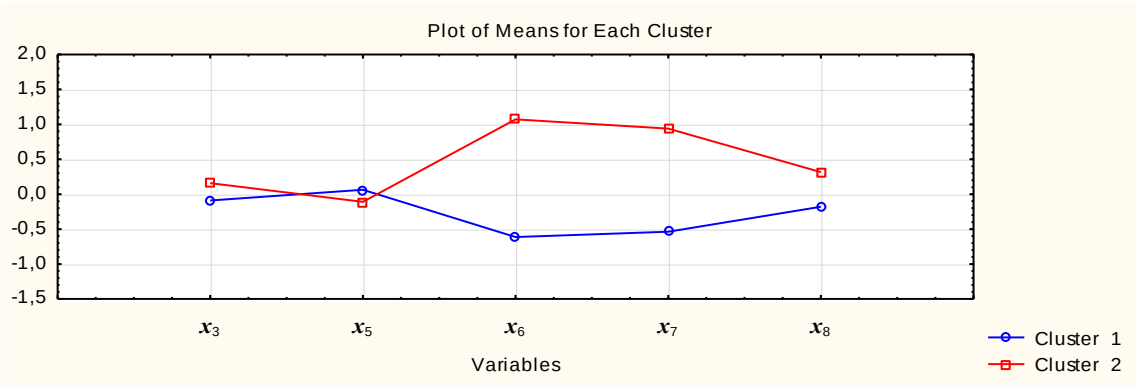
– показники стану розвитку за 2019 р.: (2,780-(-0,718)/2=1,749;
– показники динаміки за 2010-2019 рр.: (1,218-(-0,676)/2=0,947.



а) у цілому



б) демографічні



в) соціально-економічні

Рис. 3.11. Осереднені значення стандартизованих значень у розрізі кластерів урбанізованих систем України для блоків індикаторів динаміки

Джерело: побудовано автором

Таким чином, за показниками стану розвитку урбанізованих систем нижня межа другої групи склала 1,031 (-0,676+1,749), а за показниками динаміки –0,271 (-0,676+0,947). Відтак, у групу із вищим станом розвитку урбанізованих систем

потрапило таких вісім об’єктів: С_2; С_5; С_6; С_9; С_11; С_15; С_16; С_17) У групу із вищою динамікою розвитку також потрапило вісім об’єктів: С_1; С_5; С_6; С_8; С_9; С_11; С_15; С_16.

Узагальнені результати аналізування стану та динаміки розвитку урбанізованих систем України зведено у табл. 3.9. Символом «І» відзначено урбанізовані системи, які у рамках обраного методу групування віднесено до групи «кращих».

Таблиця 3.9

Узагальнені результати аналізування стану та динаміки розвитку урбанізованих систем України

Урбанізовані системи	**Стан розвитку**				**Динаміка**			
	БВС	кластеризація			*БВС*	кластеризація		
		у цілому	у т. ч.			у цілому	у т. ч.	
			блок 1	блок 2			блок 1	блок 2
Вінниця	**II**	**II**	I	II	**I**	**I**	I	I
Дніпро	**I**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Житомир	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Запоріжжя	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	I
Івано-Франківськ	**I**	**I**	I	I	**I**	**I**	I	II
Київ	**I**	**I**	I	I	**I**	**I**	I	II
Кропивницький	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Луцьк	**II**	**II**	I	II	**I**	**I**	II	I
Львів	**I**	**I**	I	I	**I**	**I**	I	I
Миколаїв	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Одеса	**I**	**I**	I	II	**II**	**I**	I	II
Полтава	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	I
Рівне	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Суми	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Тернопіль	**I**	**I**	I	I	**I**	**I**	I	I
Ужгород	**I**	**I**	I	I	**I**	**I**	I	I
Харків	**I**	**II**	II	II	**II**	**II**	I	II
Херсон	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	I
Хмельницький	**II**	**II**	I	II	**I**	**II**	I	II
Черкаси	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Чернівці	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II
Чернігів	**II**	**II**	II	II	**II**	**II**	II	II

Джерело: побудовано автором

Отож, загалом за показниками стану і розвитку 22 урбанізованих систем, які досліджувалися, найкращі позиції посіли: Львів, Тернопіль, Ужгород, Київ, Івано-Франківськ. При цьому, перша трійка лідирує у розрізі усіх вимірників. За показниками стану та динаміки розвитку урбанізованих систем України у рамках показників блоку 1 до групи лідерів додатково потрапили: Вінниця, Одеса і Хмельницький. У рамках показників блоку 2 лідерів виявилися три: Львів, Тернопіль Ужгород. Найгірші позиції за усіма показниками посіли: Житомир; Кропивницький; Миколаїв; Рівне; Суми; Черкаси; Чернівці; Чернігів.

3.3. Аналіз стану інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Функціонування урбанізованих систем та посилення урбанізаційних процесів відображається через трансформацію екістико-поселенської структури територіальних суспільних систем, яка стимулює створення своєрідних центрів притягання та ефективного використання фінансово-економічних та кадрово-інтелектуальних ресурсів. В сукупності вони формують потенціал економічного зростання, як окремих агломерацій, регіонів, так і держави в цілому.

Комплексну діагностику поточного стану функціонування міських агломерацій можна здійснити через аналіз системи показників, які характеризують поточний стан та перспективи змін соціально-економічного характеру у прив’язці до урбанізованих територій країни. Співвідношення їх темпів приросту є основою для пошуку дефектів та прогалин у забезпеченні якісних соціально-економічних змін в урбанізованих системах України. Варто додати, що системний аналіз потребує також виокремлення та відбір основних чинників, які стимулюють формування окремих центрів економічного зростання або руйнують економічні зв’язки між окремими елементами урбанізованих систем.

З іншої сторони, якісні наукові дослідження істотно ускладнені через слабке статистико-інформаційне забезпечення та відсутність єдиної методики збору статистичних даних щодо окремих міст впродовж тривалого періоду часу. Оскільки дія чинників глобалізації на процес формування міських агломерацій каталізує різновекторні трансформаційні процеси, середовище встановлення урбанізованих систем потребує постійного моніторингу для максимізації економічних ефектів та мінімізації системних ризиків.

Таким чином, середовище функціонування урбанізованих систем пропонується оцінювати математичним способом через розрахунок інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем та зважених індексів, які, з однієї сторони, дозволяють оцінити поточний стан функціонування урбанізованих систем шляхом порівняння значень індикаторів, які характеризують розвиток територій та оцінюють ефекти його використання, та з іншої сторони, в динаміці можуть використовуватися для оцінки ефективності розвитку та функціонування як окремих міських агломерацій, так і урбанізаційних процесів у країні в цілому.

Авторський методичний підхід до розрахунку інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем розвинуто на основі пропозицій методичного характеру у працях Т. Васильціва, О. Левицької та О.Мульскої [111].

В цілому методика розрахунку інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем передбачає п’ять послідовних та взаємопов’язаних етапів: відбір показників та їх нормування; визначення ваг індикаторів у межах груп; розрахунок зважених індексів груп показників; визначення ваг групи показників; побудова інтегрального індексу.

З метою системної діагностики та оцінки стану розвитку урбанізованих систем було відібрано та обчислено значення 23 індикаторів за 2015-2020 рр. в зрізі 22 обласних центрів України. Для розрахунку часткових та інтегрального індексів, індикатори згруповано у чотири групи: показники, які характеризують стабільність демографічного зростання міських агломерацій; оцінюють поточну ситуацію на ринку праці та у сфері освіти; узагальнюють екологічні аспекти;

визначають економічні ефекти функціонування урбанізованих систем (табл. 3.10).

Таблиця 3.10

Показники оцінювання середовища розвитку урбанізованих систем

№	Показники	Кількісне вираження індикаторів	Характер показників в інтегральному індексі
1. Демографічна стабільність			
1.1.	Загальний коефіцієнт народжуваності	на 1 тис. населення	Стимулятор
1.2.	Загальний коефіцієнт смертності	на 1 тис. населення	Дестимулятор
1.3.	Рівень концентрації людських ресурсів в урбанізованих системах	% до наявного населення	Стимулятор
1.4.	Співвідношення рівня смертності міста і області	% до кількості померлих в регіоні	Дестимулятор
1.5.	Коефіцієнт покриття імміграційних потоків еміграційними	%	Стимулятор
1.6.	Коефіцієнт концентрації імміграційних потоків в урбанізованих системах	% міських іммігрантів до загальної кількості іммігрантів в регіоні	Стимулятор
1.7	Коефіцієнт концентрації еміграційних потоків в урбанізованих системах	% міських емігрантів до загальної кількості емігрантів в регіоні	Дестимулятор
2. Стан розвитку ринку праці та сфери освіти			
2.1.	Коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня	% кількості штатних працівників у місті до загальної кількості штатних працівників в регіоні	Стимулятор
2.2.	Кількість штатних працівників	на 1 тис. населення	Стимулятор
2.3.	Середньомісячна номінальна заробітна плата штатного працівника	дол. США	Стимулятор
2.4.	Рівень концентрації зайнятості на підприємствах в урбанізованих системах	% кількості зайнятих на підприємствах у обласному центрі до загальної кількості зайнятих в регіоні	Стимулятор
2.5.	Кількість студентів закладів вищої освіти	на 10 тис. населення	Стимулятор
2.6.	Співвідношення кількості студентів ЗВО в обласному центрі до загальної кількості студентів ЗВО регіону	%	Стимулятор
3. Розвиток екологічно орієнтованої території			
3.1.	Викиди шкідливих речовин	у розрахунку 1 тис. населення, т	Дестимулятор
3.2.	Капітальні інвестиції на охорону навколишнього середовища	у розрахунку на 1 особу, дол. США	Стимулятор
3.3.	Співвідношення викидів шкідливих речовин в місті до загальної кількості викидів шкідливих речовин в області	%	Дестимулятор

Продовження табл. 3.10

№	Показники	Кількісне вираження індикаторів	Характер показників в інтегральному індексі
3.4.	Коефіцієнт концентрації капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища	% обсягу капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища у обласному центрі до кількості капітальних інвестицій в регіоні	Стимулятор
4. Економічний розвиток			
4.1.	Кількість підприємств	у розрахунку на 10 тис. населення	Стимулятор
4.2.	Рівень підприємницької активності урбанізованих систем обласного рівня	% кількості підприємств міст до загальної кількості підприємств регіону	Стимулятор
4.3.	Обсяги зовнішньоекономічної діяльності міст (торгівля товарами)	у розрахунку на 1 особу, дол. США	Стимулятор
4.4.	Коефіцієнт покриття експорту імпортом (товарів)	співвідношення експорту та імпорту товарів у містах, %	Стимулятор
4.5.	Співвідношення кількості житла введеного в експлуатацію у місті до загальної кількості введеного в експлуатацію житла в області	%	Стимулятор
4.6.	Частка обсягів реалізації продукції, товарів, послуг містом до загальних обсягів реалізованої продукції, товарів, послуг в області	%	Стимулятор

Джерело: побудовано автором

Нормування індикаторів здійснювалось за формулою (3.1) для показників-стимуляторів та за формулою (3.2) для показників-дестимуляторів:

$$y_{ij}^{s} = \frac{x_{ij}}{x_{\max i}}, \tag{3.22}$$

$$y_{ij}^{d} = \frac{x_{\min i}}{x_{ij}}, \tag{3.23}$$

де y_{ij}^{s} – стандартизовані значення i-го показника-стимулятора в j-му періоді часу; y_{ij}^{d} – стандартизовані значення i-го індикатора-дестимулятора в j-му періоді часу; x_{ij} – фактичні значення показників; $x_{\max i}$ $x_{\min i}$, – максимальне та мінімальне значення i-го показника у досліджуваному періоді.

Нормування показників-стимуляторів та показників-дестимуляторів дозволило сформувати нормовані ряди показників (y_{ij}) для кожної з чотирьох груп індикаторів (додаток А). Варто відмітити, що нормовані індикатори лягли в основу подальших економетричних розрахунків.

На наступному етапі розрахунків шляхом побудови кореляційної матриці визначено ваги окремих показників у межах групи (3.3) для обчислення зважених групових індексів та ваги груп показників при розрахунку інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем України.

$$D_{zi} = \frac{b_t}{\sum r_{ni}}, \qquad b_t = \sum b_n\ , \quad D_{zi} > 0, \qquad \sum D_{zi} = 1 \tag{3.24}$$

де b_n – сума елементів n-го рядка кореляційної матриці; D_{zi} – значення ваги i-го показника в z-ій групі ($i = \overline{1,n}$; $z = \overline{1,4}$). Варто додати, що розраховані ваги є постійними величинами впродовж усього періоду дослідження.

Зважені індекси кожної групи показників розраховуються за формулою 3.4:

$$I_{zj}^{k} = \sum D_z \cdot y_{ij} \tag{3.25}$$

де I_{zj}^{k} – зважений індекс z-ої групи показників в j-му інтервалі часу для k-го міста ($z = \overline{1,4}$; $j = \overline{1,m}$).

У загальному вигляді інтегральний індекс розвитку урбанізованих систем розраховується за формулою (3.5):

$$IIDYS_j^k = D_d \cdot I_{dj}^k + D_{lm} \cdot I_{lmj}^k + D_{ec} \cdot I_{ecj}^k + D_{ed} \cdot I_{edj}^k \tag{3.26}$$

де $IIDYS_j^k$ – значення інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем в j-му періоді часу для k-го міста; D_d, D_{lm}, D_e, D_{ed} – відповідне значення ваги груп показників (d – демографічна стабільність; lm – стан розвитку ринку праці та сфери освіти; ec – розвиток екологічно орієнтованої території; ed – економічний розвиток).

Варто відмітити, що значення розрахованих індексів можуть набирати значень в межах від 0 до 1 (табл. 3.11).

Таблиця 3.11

Градація значень інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем України

Значення	*Рівень розвитку урбанізованих систем*
1,0 – 0,81	Дуже високий
0,80 – 0,64	Високий
0,63 – 0,38	Задовільний
0,37 – 0,21	Низький
0,20 – 0	Наднизький

Джерело: побудовано автором на основі [1]

Із наближенням значень інтегрального індексу до 1, інтенсивність та швидкість розвитку міських агломерацій покращується, так як значення індикаторів-стимуляторів наростають стійкими темпами, а показників-дестимуляторів – зменшуються. Відтак, урбанізована система функціонує ефективно та є стійкою до дії короткотривалих дестабілізуючих чинників.

У випадку зменшення значень інтегрального індексу процеси, які відбуваються в межах міста дестабілізують соціально-економічну ситуацію, сприяють наростання системних ризиків, які при тривалій дії спочатку сповільнюють, а потім унеможливлюють подальший ефективний розвиток міських територій.

В цілому результати розрахунків інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем України показали, що стан функціонування міських агломерацій протягом 2015-2020 рр. можна оцінити як задовільний. Впродовж досліджуваного періоду значення індексу коливалось в межах 0,415-0,452 з висхідною тенденцією до зростання (рис. 3.9). Варто зауважити, що міста Львів та Київ за значеннями індексу випереджають усереднені тренди по обласних центрах України на 0,06 та 0,15 у 2020 році відповідно, що вказує на більш ефективне функціонування даних урбанізованих систем.

[1] Harrington E. C. The Desirability Function. Industrial Quality Control. 1965. April. P. 494-498.

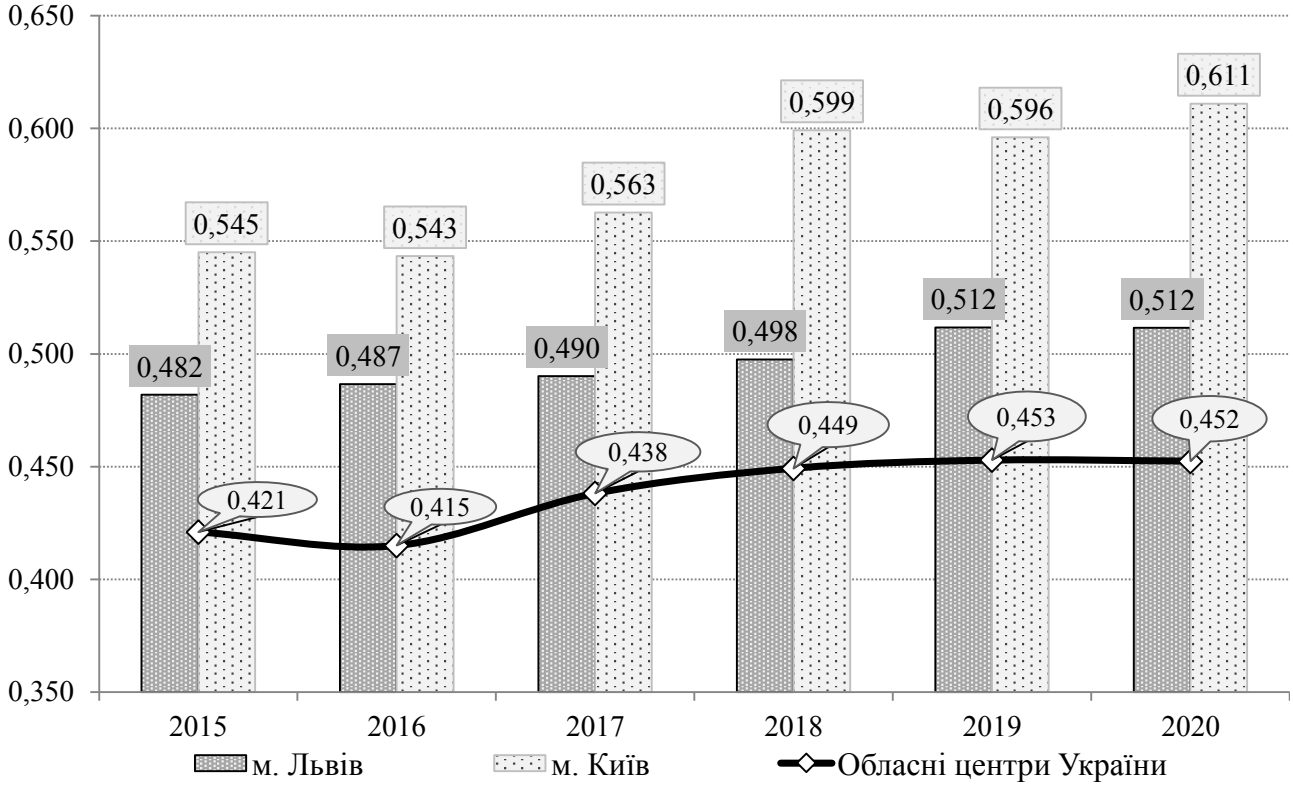


Рис. 3.9. Інтегральний індекс розвитку урбанізованих систем України в цілому та у розрізі м. Києва та м. Львова, 2015-2020 рр.

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Повільне зростання величин інтегрального індексу безпосередньо пов'язане із зміною значень зважених індексів. Зокрема, серед основних демографічних тенденцій міст України за 2015-2020 рр.: посилення депопуляційних процесів за рахунок стрімкого зниження рівня народжуваності у міських агломераціях (з 104 до 78 новонароджених на 10 тис. наявного населення) та збереження високого рівня смертності населення, особливо у працездатному віці. Як наслідок, протягом 2015-2020 рр. значення індексу демографічного відтворення урбанізованих систем щорічно знижувалось на майже 0,009; в той час як у Львові та Києві – на 0,005 та 0,014 відповідно (табл.3.12).

Таблиця 3.12

Розрахункові значення та динаміка зміни значень інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем України, м. Львова та м. Києва

Показник	Розрахункові значення						Середньорічний абсолютний приріст		
	2015			2020					
	Загалом	Львів	Київ	Загалом	Львів	Київ	Загалом	Львів	Київ
Індекс демографічного розвитку урбанізованих систем	0,482	0,464	0,580	0,438	0,440	0,511	-0,009	-0,005	-0,014
Індекс розвитку ринку праці та сфери освіти	0,632	0,68	0,845	0,70	0,74	0,924	0,014	0,012	0,016
Індекс розвитку екологічно орієнтованої території	0,101	0,304	0,091	0,160	0,318	0,281	0,012	0,003	0,038
Індекс економічного розвитку урбанізованих систем	0,468	0,393	0,634	0,505	0,447	0,706	0,007	0,011	0,014
Інтегральний індекс розвитку урбанізованих систем України	0,421	0,482	0,545	0,452	0,512	0,611	0,006	0,006	0,013

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

В абсолютному вимірі найвищі значення серед розрахованих показників у табл. 3.3 припадають на індекс розвитку ринку праці та сфери освіти. Станом на 2020 рік його значення у м. Києві, м. Львові та загалом по обласних центрах на позначці 0,924; 0,74 та 0,7 відповідно свідчать, що саме ринок праці та освітньо-трудові відносини виступають системоформуючими ядрами, які акумулюють довкола себе людські ресурси та сприяють розростанню сучасних міських агломерацій. Очевидно, що ефективне функціонування економіки міста відображається не лише у зростанні показників зайнятості населення, але – й економічних ефектах, зміну яких математично можна виміряти через розрахунок зваженого індексу економічного розвитку урбанізованих систем. В цілому динаміка значень індикаторів, які оцінюють наслідки економічного розвитку міст демонструють тенденцію до зростання. Найвищі темпи якісних змін у 2015-2020 рр. зафіксовано у м. Київ, де значення індексу зросло з 0,634 до 0,706; в той час як загалом по країні – з 0,468 до 0,505; у м. Львові – з 0,393 до 0,447.

Варто відзначити, що серед обчислених зважених індексів, які математично розкривають різні аспекти розвитку міських агломерацій, найнижчі значення припадають на показники, які характеризують екологічну ситуацію в урбанізованих системах. Незважаючи на тенденцію до помірного скорочення викидів шкідливих речовин з майже 22 т до 17 т на 1 тис. населення упродовж 2015-2020 рр., екологічний стан урбанізованих систем України залишається незадовільним, особливо у густонаселених містах – обласних центрах Південно-Східної України.

Так як стан розвитку територіальних систем неоднорідний, у процесі дослідження ставилось завдання кластерувати міські агломерації за критерієм результативності їх поточного функціонування, як в цілому за значенням інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем (рис. 3.10), так і в розрізі його окремих складових (рис. 3.11-3.14).

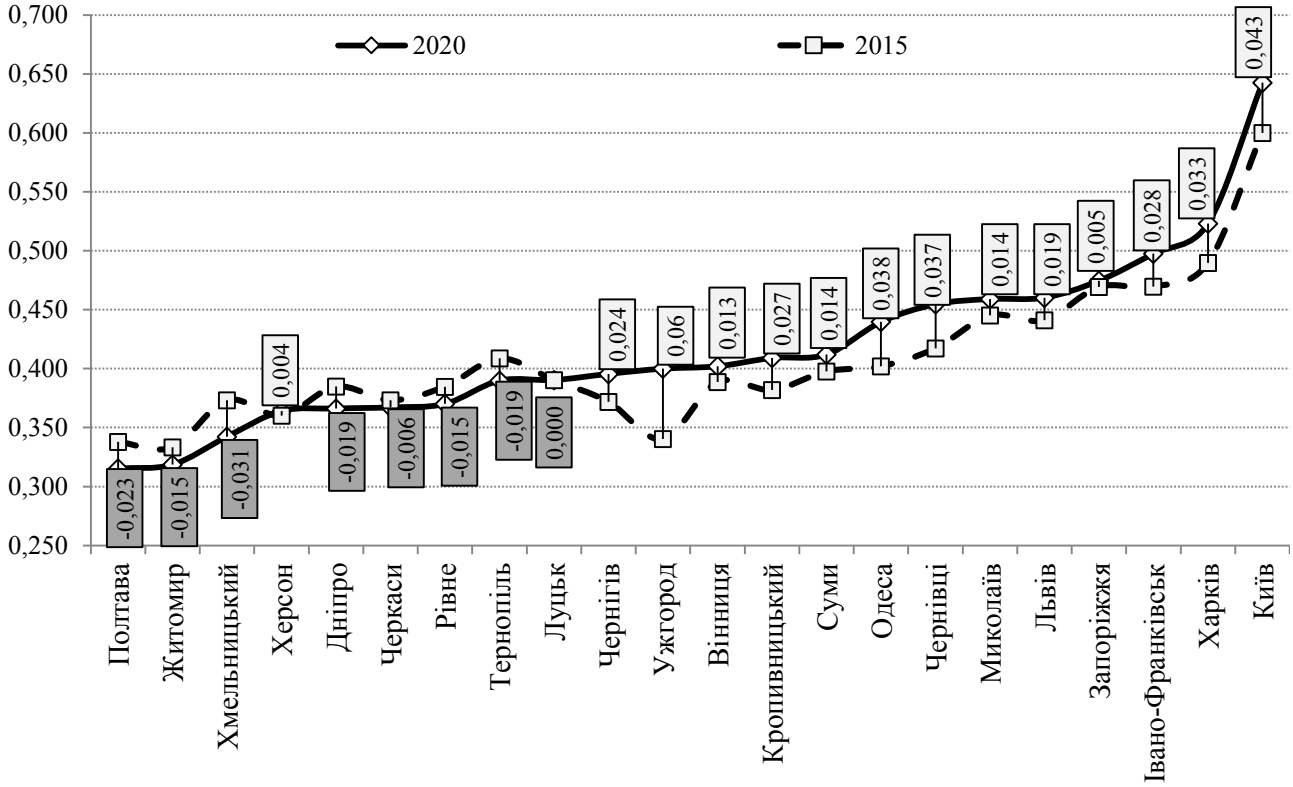


Рис. 3.10. Інтегральний індекс розвитку урбанізованих систем України (в розрізі обласних центрів України) у 2015 та 2020 рр.

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Графічне представлення результатів обчислень на рис. 3.10 наочно демонструє, що у 2020 році порівняно з 2015 роком до міських агломерацій, у яких ефективність процесів формування та розростання урбанізаційних систем покращилась, варто віднести 14 з 22 досліджуваних обласних центрів: Київ, Харків, Івано-Франківськ, Запоріжжя, Львів, Миколаїв, Чернівці, Одесу, Суми, Кропивницький, Вінниця, Ужгород, Чернігів та Херсон. З іншої сторони, до кластеру депресивних міст з низьким значенням інтегрального індексу та динамікою його зміни у сторону до зменшення – належать: Полтава, Житомир, Хмельницький, Дніпро, Черкаси, Рівне, Тернопіль, Луцьк.

За індексом демографічного розвитку урбанізованих систем (рис. 3.11) у 20 з 22 досліджуваних міст ситуація з відтворенням населення погіршилась упродовж 2015-2020 рр.

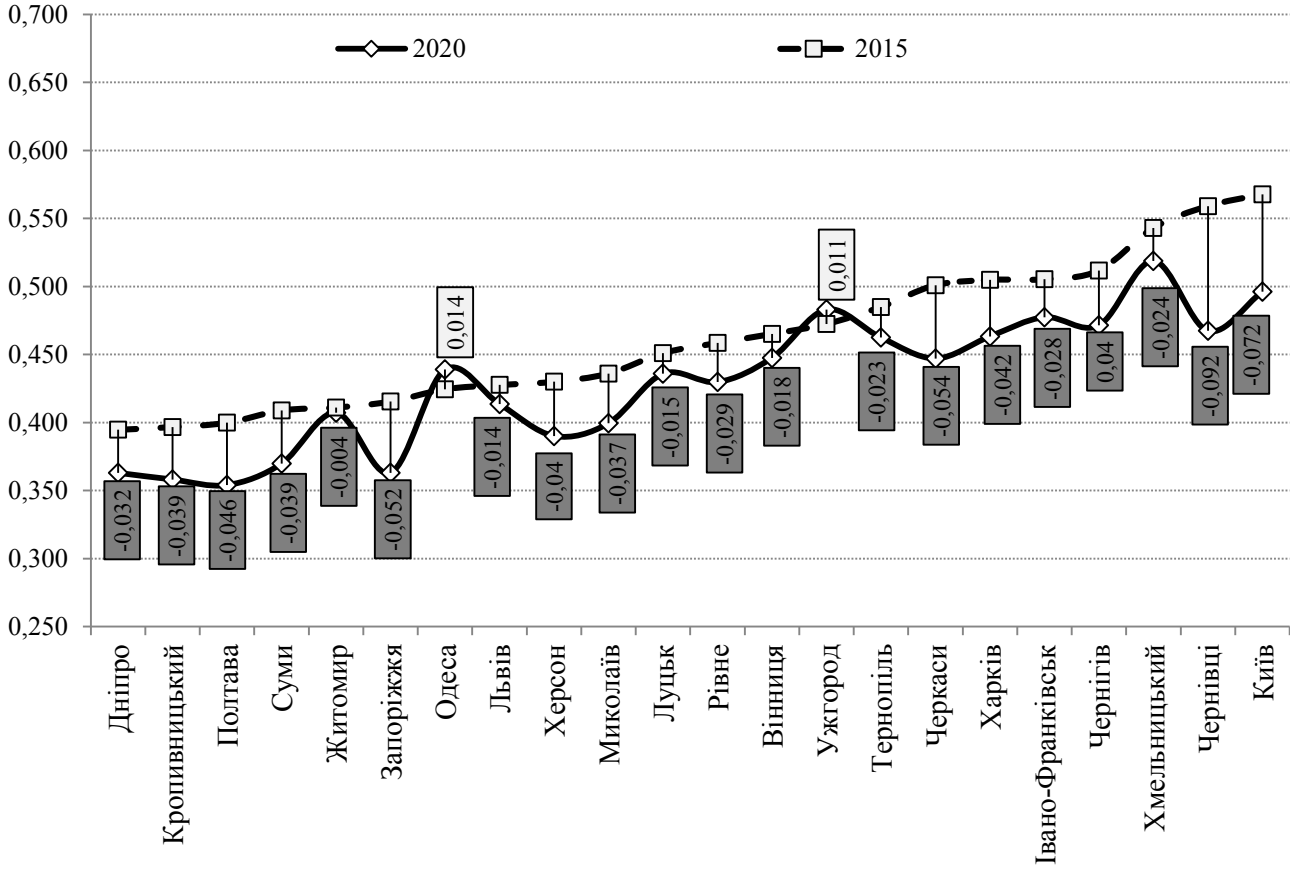


Рис. 3.11. Індекси розвитку урбанізованих систем: демографічний аспект, 2015 та 2020 рр.

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Найбільш значні втрати демопотенціалу припадають на міста Чернівці (-0,092), Київ (-0,072), Черкаси (-0,052), Полтаву (-0,046) та Харків (-0,042). Тенденція до покращення значення індикаторів, які характеризують демовідтворювальні процеси простежувалась лише у м. Одеса та м. Ужгород, де значення у досліджуваному періоді зросли на 0,014 та 0,011. Очевидно, що урбанізаційні процеси негативно впливають на демографічні процеси, так як загострюють проблеми пов'язані з природним відтворення населення. Спосіб життя в урбанізованих системах трансформує демографічну поведінку в бік її малодітності (за даними офіційної статистики у 2010-2020 рр. рівень народжуваності в Україні у сільській місцевості на 26 % перевищував значення у міських поселеннях). В результаті низького рівня народжуваності населення зменшується чисельність дітей та осіб у економічно активному віці, поступово зростає частка населення у віці старшому за працездатний, збільшується навантаження на соціально-економічну, медичну інфраструктуру урбанізованих систем. Демографічна складова є ключовою у формуванні економічного потенціалу міст, позаяк визначає фізичні межі ділової активності, можливості розвитку ринків праці міських агломерацій. На сьогоднішній день, проблема відтворення населення міст та нарощення їх праце ресурсного та економічного потенціалу повинна вирішуватись насамперед в площині реалізації заходів, які б сприяли формуванню позитивного іміджу міст та підвищували міграційну привабливість урбанізованих систем України для молодого та працеактивного населення.

Компаративний аналіз значень показників, які дозволяють оцінити поточну ситуацію на ринках праці в урбанізованих системах України за 2015 та 2020 рр. свідчать про ефективність розвитку міських ринків праці. Серед основних тенденцій: зростання рівня концентрації штатних працівників в обласних центрах (з 51 до 54%), та збільшення частки працівників зайнятих на підприємствах у досліджуваних містах (з 45 до 48 %). Серед негативних трендів – значне скорочення присутності студентів в урбанізованих системах України

впродовж 2015-2020 рр. з 1128 до 969 осіб на 100 тис. населення або на 15 %. Таким чином, вищенаведені тенденції ще раз засвідчують важливість динаміки процесів демографічного відтворення у забезпеченні сталого зростання міських агломерацій.

Аналіз значень зваженого індексу розвитку ринку праці та сфери освіти за 2015 та 2020 рр. в зрізі обласних центрів України дозволив констатувати факт сталого зростання та покращання якості соціально-трудових відносин у всіх містах (рис. 3.12).

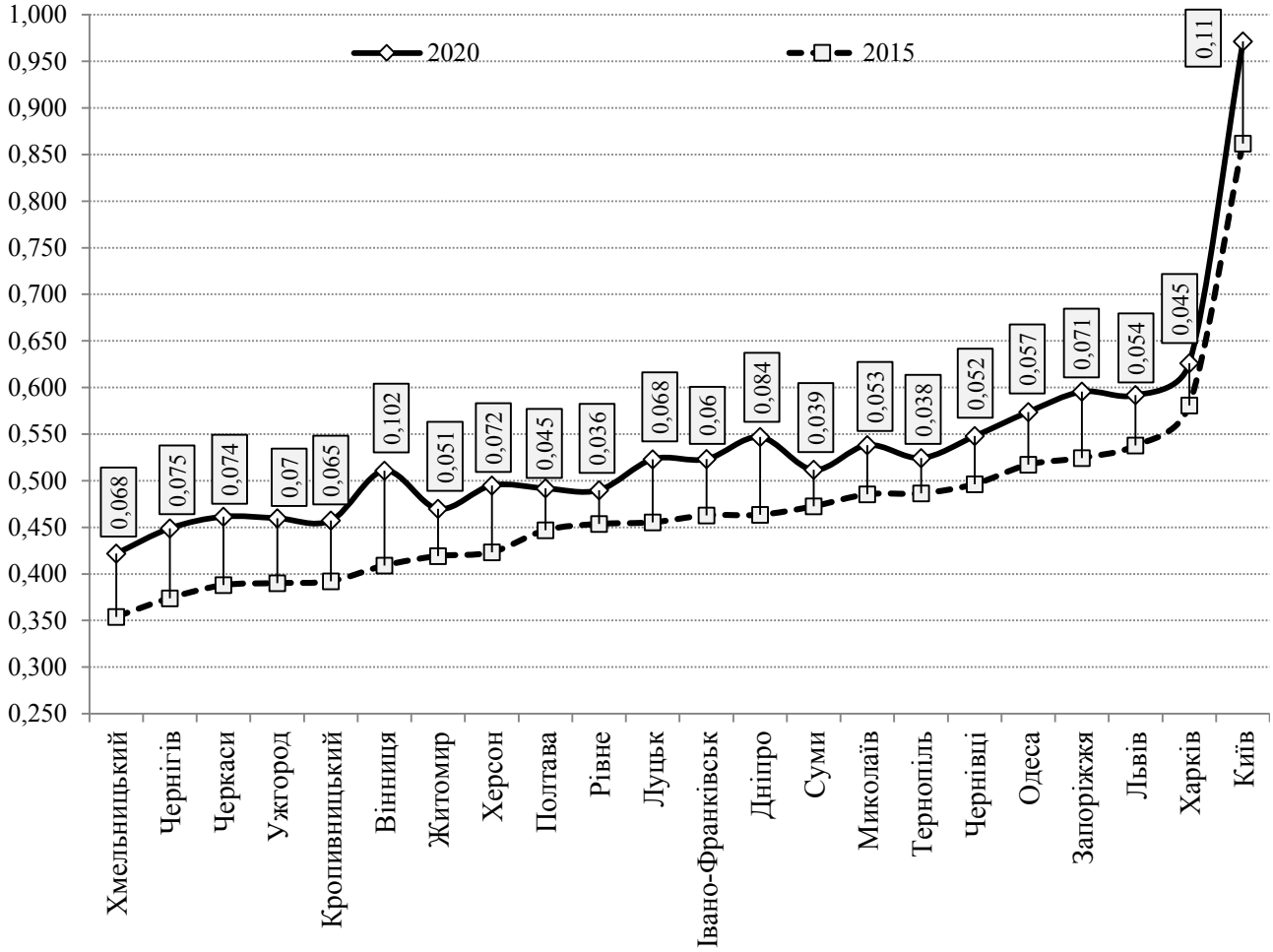


Рис. 3.12. Індекси розвитку урбанізованих систем: ринок праці та сфера освіти, 2015 та 2020 рр.

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Причому найвищі темпи зростання традиційно припали на великі міські центри Київ, Вінницю, Дніпро, де досліджуваний індекс зріс на 0,11; 0,102 та 0,084. Серед урбанізованих систем особливої уваги заслуговує м. Київ. Значення зваженого індексу на рівні 0,86-0,97 протягом 2015-2020 рр. свідчить про надвисокий рівень розвитку та привабливості столичного ринку праці. Високий рівень оплати праці поруч із геополітичною роллю м. Києва сприяє сталому зростанню значень показників зайнятості та ефективному використанні людського потенціалу в даній агломерації.

Ефективність розвитку урбанізованих систем в умовах посилення глобалізаційних процесів визначається не лише інтенсивністю економічних процесів, але й рівнем екологізації середовища в межах якого формуються міські агломерації. Застарілі технології виробництва промислових товарів, неефективне використання енергоносіїв, особливо в індустріальних районах Південно-Східної України, значно збільшили антропогенне навантаження на навколишнє середовище та погіршили якість умов проживання міського населення. Ратифікація міжнародних угод щодо охорони навколишнього середовища зобов’язує Україну вирішувати проблеми пов’язані із забрудненням довкіллям через проведення заходів, які створять умови для модернізації існуючих та будівництво нових енергоефективних, інноваційно-промислових підприємств. Незважаючи на позитивні тенденції щодо скорочення кількості викидів шкідливих речовин (з майже 22 т на 1 тис. наявного населення у 2015 році до 17 т – у 2020 році), зростання обсягів капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища, що припадає на одного мешканця обласних центрів України з 6 до 10 дол. США впродовж 2015-2020 рр., екологічний аспект розвитку урбанізованих систем залишається незадовільним (рис. 3.13).

Зокрема, у досліджуваному періоді (2015-2020 рр.) значення індексу екологічного розвитку урбанізованих систем приймало значення в межах від 0,101 до 0,16 з тенденцією до зростання. Причиною такого стану справ з математичної точки зору є відсутність системної динаміки та сталих тенденцій у формуванні значень екологічних детермінант.

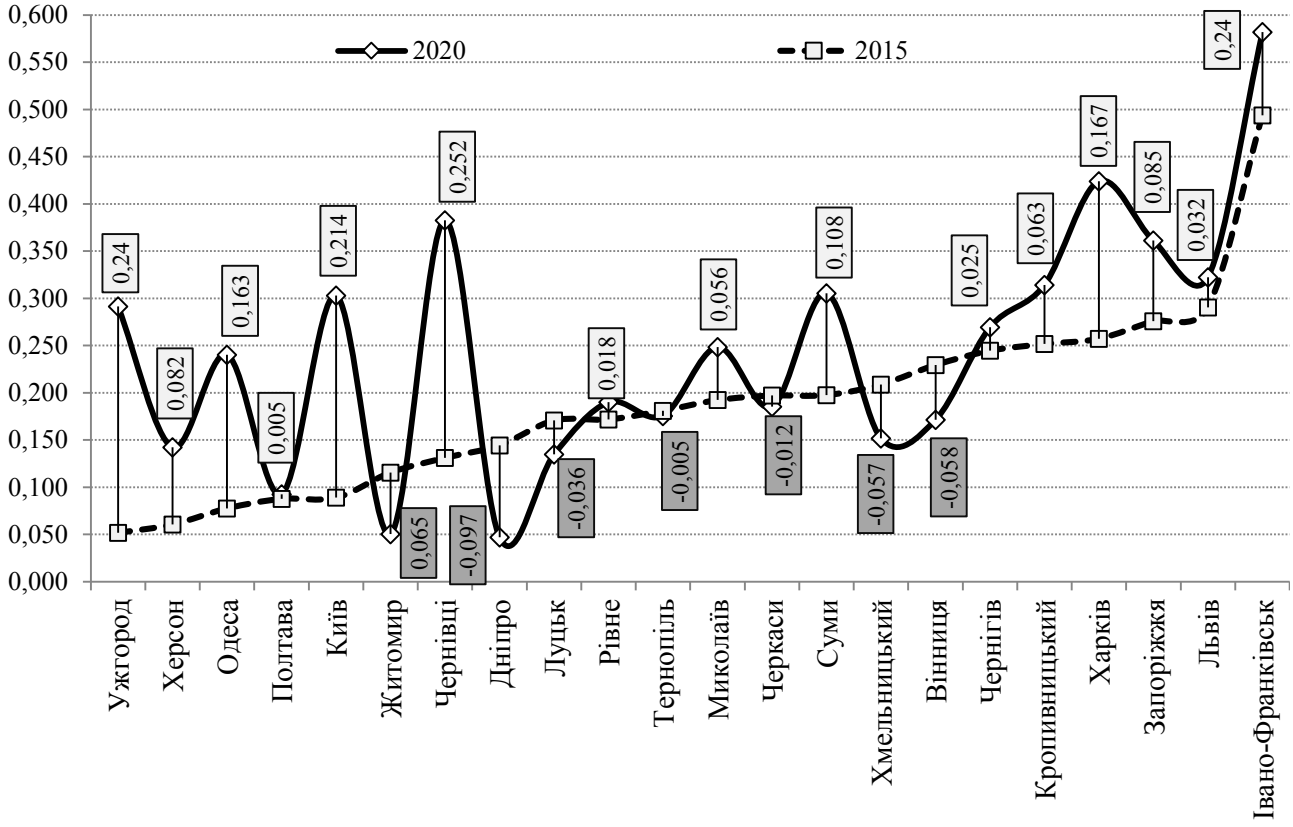


Рис. 3.13. Індекси розвитку урбанізованих систем: екологічний аспект, 2015 та 2020 рр.

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Значний розмах варіації значень індикаторів, внаслідок хвилеподібного фінансування проєктів екологічного характеру, знижує ефективність реалізації програм щодо комплексного реформування міських агломерацій в площині екологізації середовища проживання міського населення. В регіональному вимірі до урбанізованих центрів з найвищим рівнем впровадження заходів спрямованих на формування сприятливого екологічного середовища у 2020 році слід віднести м. Івано-Франківськ, Харків, Чернівці, Запоріжжя, Львів. Водночас серед міст, у яких погіршилась екологічна ситуація належать Дніпро, Житомир, Вінницю, Хмельницький.

У підсумку демографічні, екологічні та працересурсні аспекти формують потенціал економічного зростання інтегрованих урбанізованих систем. Комплексну реалізацію економічного потенціалу міських агломерацій в

математичному плані можна виміряти через зміну тенденцій у значеннях індикаторів, які діагностують середовище ділової активності та визначають економічні ефекти розвитку інтегрованих урбанізованих систем. Результати розрахунків індексу економічного розвитку урбанізованих систем показали, що в цілому економічна ефективність функціонування міських агломерацій України за період 2015-2020 рр. покращилась з 0,468 до 0,505. Серед основних трендів досліджуваного періоду: активізація ділової активності (збільшення кількості підприємств у розрахунку на 10 тис. населення на 10 % та зростання рівня концентрації підприємств у міських агломераціях на майже 5 %), приріст обсягів зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 10 тис. населення більш ніж на 50 %.

В територіальному зрізі у п’ятірку найбільш ефективних за економічними результатами урбанізованих систем слід віднести міста: Київ (0,7); Миколаїв (0,602); Харків (0,544); Запоріжжя (0,524); Львів (0,477). В той час як до депресивних міських агломерацій за економічними результатами належать міста Полтава, Хмельницький, Житомир, Рівне та Черкаси, у яких значення індексу економічного розвитку не перевищило позначки в 0,38 (рис. 3.14).

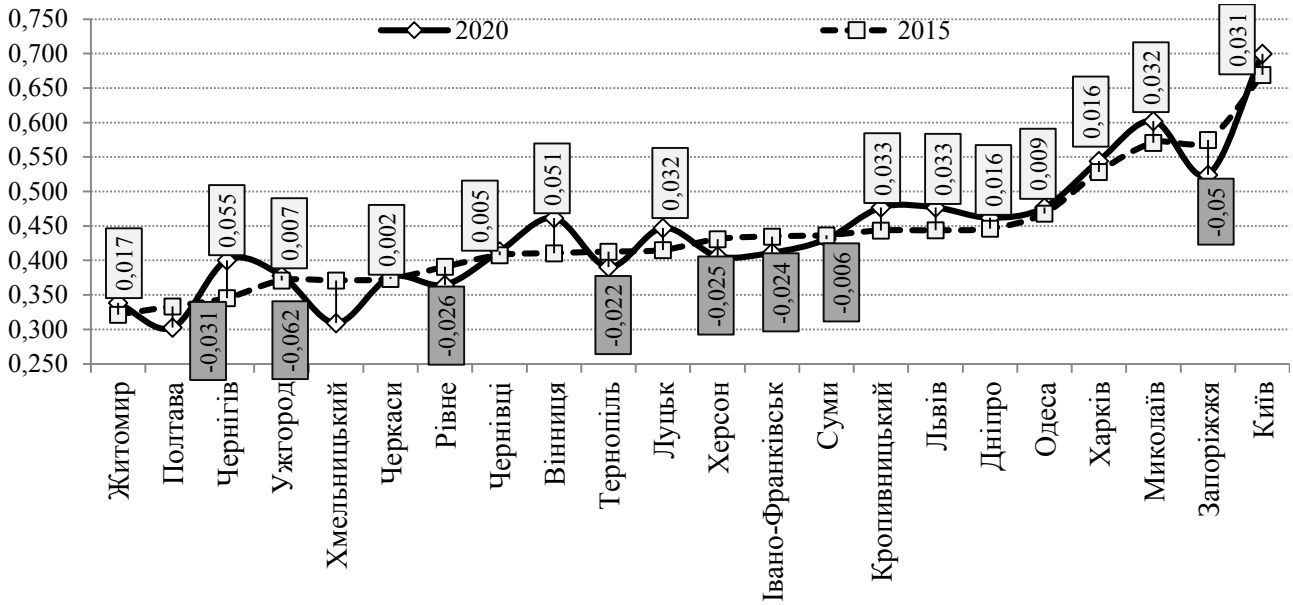


Рис. 3.14. Індекси розвитку урбанізованих систем: аспект ділової активності та економічного зростання, 2015 та 2020 рр.

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Результати авторських розрахунків дозволили рейтингувати обласні центри України за рівнем та динамікою поточного розвитку інтегрованих урбанізованих систем та оцінити зміну їх значень у динаміці за період 2015-2020 рр. (табл. 3.13).

Таблиця 3.13

Структурні рівні розвитку інтегрованих урбанізованих систем у 2015 та 2020 рр.: матричний підхід

	2015					2020				
	ІДРУС	ІРРПО	ІРЕТ	ІЕРУС	ІІРУС	ІДРУС	ІРРПО	ІРЕТ	ІЕРУС	ІІРУС
Вінниця	З	З	Н	З	З	З	З	НН	З	З
Дніпро	З	З	НН	З	З	Н	З	НН	З	Н
Житомир	З	З	НН	Н	Н	З	З	НН	Н	Н
Запоріжжя	З	З	НН	З	З	Н	З	Н	З	З
Івано-Франківськ	З	З	Н	З	З	З	З	З	В	З
Київ	З	ДВ	НН	В	З	З	ДВ	Н	З	В
Кропив-ницький	З	З	Н	З	З	Н	З	Н	З	З
Луцьк	З	З	НН	З	З	З	З	НН	З	З
Львів	З	З	Н	З	З	З	З	Н	З	З
Миколаїв	З	З	НН	З	З	З	З	Н	З	З
Одеса	З	З	НН	З	З	З	З	Н	З	З
Полтава	З	З	НН	З	Н	Н	З	НН	Н	Н
Рівне	З	З	НН	З	З	З	З	НН	Н	Н
Суми	З	З	НН	З	З	Н	З	Н	З	З
Тернопіль	З	З	НН	З	З	З	З	НН	З	З
Ужгород	З	З	НН	Н	Н	З	З	Н	Н	З
Харків	З	З	Н	З	З	З	З	З	З	З
Херсон	З	З	НН	З	З	З	З	НН	З	Н
Хмельницький	З	Н	Н	Н	Н	З	З	НН	Н	Н
Черкаси	З	З	НН	Н	Н	З	З	НН	Н	Н
Чернівці	З	З	НН	З	З	З	З	З	З	З
Чернігів	З	Н	Н	З	Н	З	З	Н	З	З
Разом	З	В	НН	З	З	З	В	НН	З	З

Примітка: ІДРУС – індекс демографічного розвитку урбанізованих систем; *ІРРПО* – індекс розвитку ринку праці та сфери освіти; *ІРЕТ* – індекс розвитку екологічно орієнтованої території; ІЕРУС – індекс економічного розвитку урбанізованих систем ІІРУС – інтегральний індекс розвитку урбанізованих систем; *НН* – наднизький рівень значень; *Н* – низький рівень значень; *З* – задовільний рівень значень; *В* – високий рівень значень; *ДВ* – дуже високий рівень значень.

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Таким чином, побудована матриця наочно демонструє, що у горизонтальному структурному зрізі серед урбанізованих систем найкращі значення індикаторів припадають на м. Київ, Львів, Харків, Івано-Франківськ. Найбільш ефективно функціонуюча вертикальна компонента, яка формує уявлення про ефективність функціонування урбанізованих систем та забезпечує життєздатність механізму розвитку міських агломерацій є сегмент ринку праці та освітніх послуг. Загалом, незважаючи на деякий прогрес у зміні значень інтегрального індексу, слід констатувати, що швидкість та динаміка розвитку урбанізованих систем у 2015-2021 рр. є надто повільною та недостатньою для активізації процесу економічного зростання та реформування ключових галузей.

Для підтвердження або спростування гіпотези щодо наявності та щільності зв'язків між інтенсивністю урбанізаційних процесів в Україні та вище розрахованими показниками було додатково проведено кореляційний аналіз. Його результати дозволили побудувати кореляційну матрицю взаємозв'язків між рівнем урбанізації та окремими групами досліджуваних індикаторів. Результати математичних розрахунків представлені у таблиці 3.14) дозволили підтвердили поставлену гіпотезу про наявність тісних прямих взаємозалежностей між рівнем урбанізації України та середовищем її розвитку (коефіцієнт кореляції – 0,81), а також щільністю прямих та обернених зв'язків між чотирма групами показників та рівнем урбанізації (коефіцієнти кореляції відповідно рівні -0,89; 0,95; 0,78; 0,79). У підсумку слід відзначити, що розвиток урбанізованих систем та зростання частки міського населення у загальній структурі мешканців області чи країни, пов'язані тісними оберненими взаємозалежностями з природнім демографічним відтворенням (активізація урбанізаційних процесів знижує значення показників народжуваності, стимулює смертність внаслідок старіння населення), кількістю студентів у ЗВО (в результаті особливостей статевовікової структури), викидами шкідливих речовин. Майже функціональні обернено пропорційні зв'язки між рівнем забруднення навколишнього середовища та рівнем урбанізації територій наочно сигналізує про зростання ефективності розвитку урбанізованих систем України в екологічній площині.

З іншої сторони, тісні прямі залежності урбанізаційних процесів простежуються у відношенні до таких індикаторів, як: коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня; середньомісячною номінальною заробітною платою; рівнем концентрації зайнятості на підприємствах в міських агломераціях; капітальними інвестиціями на охорону навколишнього середовища у розрахунку на 1 особу; чисельністю підприємств у розрахунку на 10 тис. населення; рівнем підприємницької активності в містах; обсягами зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 1 особу (товарів) (табл.3.14).

Таблиця 3.14

Зв'язок інтенсивності урбанізаційних процесів та індикаторів розвитку урбанізованих систем (на прикладі України)

Показники	Коефіцієнт кореляції з рівнем урбанізації України
Інтегральний індекс розвитку урбанізованих систем	0,81
Індекс демографічного розвитку урбанізованих систем	-0,89
1.1. Загальний коефіцієнт народжуваності (на 1 тис. населення)	-0,98
1.2. Загальний коефіцієнт смертності (на 1 тис. населення)	0,83
1.3. Рівень концентрації людських ресурсів в урбанізованих системах	0,98
1.4. Співвідношення рівня смертності міста і області	0,99
1.5. Коефіцієнт покриття іміграційних потоків еміграційними	0,00
1.6. Коефіцієнт концентрації імміграційних потоків в урбанізованих системах	0,33
1.7. Коефіцієнт концентрації еміграційних потоків в урбанізованих системах	0,98
Індекс розвитку ринку праці та сфери освіти	0,95
2.1. Коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня	0,98
2.2. Кількість штатних працівників у розрахунку на 1000 осіб наявного населення	-0,39
2.3. Середньомісячна номінальна заробітна плата (у середньому на одного штатного працівника), дол. США	0,96
2.4. Рівень концентрації зайнятості на підприємствах в урбанізованих системах	0,96

Продовження табл. 3.14

2.5. Кількість студентів ЗВО на 10 тис. населення	-0,97
2.6. Співвідношення кількості студентів ЗВО в місті до загальної кількості студентів ЗВО області	0,93
Індекс розвитку екологічно орієнтованої території	0,78
3.1. Викиди шкідливих речовин у розрахунку на 1 тис. осіб, т	-0,93
3.2. Капітальні інвестиції на охорону навколишнього середовища у розрахунку на 1 особу, дол. США	0,92
3.3. Співвідношення викидів шкідливих речовин в місті до загальної кількості викидів шкідливих речовин в області	-0,65
3.4. Коефіцієнт концентрації капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища	0,58
Індекс економічного розвитку урбанізованих систем	0,79
4.1. Кількість підприємств у розрахунку на 10 тис. населення	0,78
4.2. Рівень підприємницької активності урбанізованих систем обласного рівня	0,92
4.3. Обсяги зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 1 особу (товарів), дол. США	0,88
4.4. Коефіцієнт покриття експорту імпортом (товарів)	-0,69
4.5. Співвідношення кількості житла введеного в експлуатацію у місті до загальної кількості введеного в експлуатацію житла в області	-0,92
4.6. Частка обсягів реалізації продуції, товарів, послуг містом до загальних обсягів реалізованої продукції, товарів, послуг в області	0,62

Джерело: побудовано на основі авторських розрахунків

Таким чином, аналіз стану функціонування урбанізованих систем, як по Україні загалом, так і в зрізі окремих обласних центрів зокрема, на основі індексної оцінки дозволив простежити тенденцію до покращання значень інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем. Разом з тим, поточний рівень функціонування міських агломерацій залишається задовільним, що свідчить про наявність значних резервів невикористаного потенціалу. Ефективізація урбанізаційних процесів потребує дієвих механізмів регулювання з боку державних та місцевих органів влади, розробки стратегій розвитку окремих міст та агломерацій з деталізацією чітких цілей, пріоритетів

просторового розвитку територій, а також заходів, інструментів та засобів їх досягнення.

Висновки до розділу 3

1. Класифіковано завдання, відповідно до яких відібрані й охарактеризовані методи, що використовуються для дослідження урбанізованих систем. У роботі доведено, що на противагу комплексному підходові, що використовується на практиці для дослідження й аналізу територіальних систем, в основі якого комплексна оцінка (здійснюється в розрізі окремих складових систем, сумуються результати та пропонуються конкретні рішення), доцільно перенести увагу на дослідження взаємозв'язків між елементами системи, адже саме у взаємодіях зосереджені проблеми та засоби їх вирішення. Як основу запропоновано використати системний підхід, який орієнтує на розкриття цілісності складних об'єктів, на пізнання механізмів внутрішніх зв'язків між їхніми складовими, а також розроблено прикладні методики узгодження характеристик на цілісній методологічній основі.

2. Встановлено, що потенціал урбанізованої системи із достатньою повнотою можна оцінити через характеристики окремих детермінант та їхніх взаємодій. Запропонований підхід до системної оцінки потенціалу охоплює всі широко використовувані різновиди потенціалу (людський, природно-ресурсний, економічний, науково-технічний), а також нові характеристики, зокрема ті, що пов'язані з управлінням, просторовими і часовими детермінантами. Крім того, виникає можливість систематизувати і узагальнювати показники потенціалу.

3. Дослідження та виявлення неузгодженостей у системі здійснено із використанням методик побудови матриці зв'язків між характеристиками системи; методик оцінки вагомості характеристик системи і встановлення пріоритетів; методики узгодження характеристик урбанізованої системи з критеріями ефективності. Це дало змогу виявити системні ефекти, що виникають у взаємодіях між характеристиками системи, ідентифікувати групи показників,

які впливають на підвищення, а також на зниження ефективності системи. Вони характеризують: умови розміщення міста в надсистемі, вплив демографічних чинників, якість людського капіталу, структуру економіки, природні та містобудівні умови, форми і види розселення, структуру землекористувань та ін. Зазначено, що суперечності можуть виникати між характеристиками окремих детермінант (наприклад, суперечності між якістю трудових ресурсів і зайнятістю населення), а також між різними детермінантами вимірів (наприклад, між рівнем автомобілізації і пропускною здатністю доріг, між масштабом виробництва і природними умовами).

4. Здійснено оцінювання стану та динаміки розвитку урбанізованих систем України з метою виявлення основних тенденцій і впливу соціально-економічних чинників на розвиток міст. Було відібрано та обчислено значення 23 індикаторів за 2015–2020 рр. у зрізі 22 обласних центрів України. Для розрахунку часткових та інтегрального індексів індикатори згруповано в чотири групи: показники, які характеризують стабільність демографічного зростання міських агломерацій; оцінюють поточну ситуацію на ринку праці та у сфері освіти; узагальнюють екологічні аспекти; визначають економічні ефекти функціонування урбанізованих систем.

5. Діагностика стану урбанізованх систем на прикладі великих міст період дозволила виділити посилення депопуляційних процесів за рахунок зниження індексу демографічного відтворення в містах та найнижчі значення індексу, що характеризують екологічну ситуацію в урбанізованих системах. Слабка динаміка розвитку великих міст України у 2015-2021 рр. є надто повільною та недостатньою для активізації процесу економічного зростання та реформування ключових галузей. Ринок праці та освітньо-трудові відносини виступають системоформуючими ядрами, які акумулюють довкола себе людські ресурси та сприяють розростанню сучасних міських агломерацій, натомість на кількість студентів за останні п'ять років знизилась на 15%. Значна асиметрія стану та динаміки розвитку урбанізованих систем що призводить до розбалансування території країни, дедалі більшого загострення диспропорційності у рівнях і якості життя мешканців міст.

6. Аналіз впливу часткових показників на процеси стану і динаміки розвитку урбанізованих систем дозволив виявити: посилення депопуляційних процесів унаслідок стрімкого зниження рівня народжуваності, високе значення індексу розвитку ринку праці та сфери освіти, найнижчі значення припадають на показники, які характеризують екологічну ситуацію, інтенсифікація урбанізаційних процесів простежується внаслідок економічних індикаторів: ділової активності (збільшення кількості підприємств у розрахунку на 10 тис. населення на 10 % та зростання рівня концентрації підприємств у міських агломераціях на майже 5 %), приріст обсягів зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 10 тис. населення більш ніж на 50 %. Результати розрахунків засвідчили, що урбанізаційні процеси потребують дієвих механізмів регулювання з боку державних та місцевих органів влади, розробки стратегій розвитку окремих міст та агломерацій із деталізацією чітких цілей, пріоритетів просторового розвитку територій, а також заходів, інструментів та засобів їхнього досягнення.

РОЗДІЛ 4. РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЙ СТРАТЕГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ

4.1. Аналіз реалізації цілей і пріоритетів у стратегіях та програмах соціально-економічного розвитку урбанізованих систем

Аналіз проблем міст (ідентифікація – ранжирування за важливістю – причинно-наслідкові зв'язки – оцінка) здійснено на основі аналізу стратегічних документів (стратегій, концепцій, програм), що окреслюють цілі, напрями розвитку системи, суспільно підтримані і прийняті напрями розвитку міста з його місією, головними цілями та розподілом ресурсів для досягнення таких цілей. Детальний аналіз стану і оцінки реалізації рішень просторового розвитку розвитку розглянуто на прикладі м. Львова. Місто Львів – найбільше на теренах західноукраїнського регіону. Чисельність населення міста станом на 01.01.2021 р. становила 758,1 тис. осіб (40% населення Львівської області).

Таблиця 4.1.

Цілі і пріоритети соціально-економічного розвитку м.Львова

Сфера	Цілі і пріоритети соціально-економічної політики
Комфортність	*Пріоритет*. Комфортність проживання (задоволення мешканців умовами проживання в місті, що характеризуються високим рівнем комфорту, безпеки та соціального захисту в умовах екологічно чистого середовища). Серед екологічних пріоритетів - впорядкування та утримання зелених насаджень м. Львова, а серед кроків до втілення - «збільшення площі зелених насаджень».
Економіка	*Пріоритет*. Розвинута конкурентоздатна та інноваційна економіка (привабливе для бізнесу середовище, що створить потужну економічну базу зростання міста шляхом забезпечення високого рівня зайнятості та добробуту мешканців). Серед пріоритетних напрямів економічної структури визнано - нові технології, стартапи, розвиток аутсорсингу є тими орієнтирами, на яких буде збудовано конкурентоздатну економіку міста, економіку знань.
Культура	*Пріоритет*. Зберегти традиції культури, духовності, науки та спорту, які має Львів, підсилити їх для того, щоб підкреслити індивідуальні риси нашого міста в епоху глобалізації.

Продовження табл. 4.1

Сфера	Цілі і пріоритети соціально-економічної політики
Збереження архітектурної спадщини	*Пріоритет.* Забезпечення розвитку центральної частини міста. Передбачено збереження архітектурної спадщини та забезпечення житлової функції, покращення якості громадського простору. Покращення транспортної ситуації та технічної інфраструктури через зниження конфліктності руху усього вуличного транспорту (громадського транспорту, індивідуального автотранспорту та вантажівок), покращення схеми руху транспорту та його обмежень; покращення роботи громадського електротранспорту. Покращення технічної інфраструктури шляхом оновлення зношених комунікацій та облаштування вулиць і тротуарів відповідно до вимог людей з особливими потребами.
Мобільність	Пріоритет. Покращення мобільності мешканців міста. Передбачено такі групи заходів: 1. Безпека руху. Дизайн вулиць та правильні інженерні рішення, котрі спрямовані на те, щоб унеможливити порушення правил дорожнього руху та мінімізувати наслідки. 2. Привабливість міського простору для руху пішки. Пропонується покращувати шляхом благоустрою і прямих зручних пішохідних сполучень. Унеможливлення паркування на тротуарах. 3. Пріоритетність громадського транспорту на світлофорах та смуги громадського транспорту (особливо у місцях утворення заторів). 4.Оптимізувати рух автотранспорту в місті шляхом обмежень доступу авто в середмістя за допомогою світлофорів та організації дорожнього руху. Заохочувати раціональне використання автомобілів – таким чином, щоб автомобіль використовували лише за виключної за необхідності, а не як щоденний спосіб переміщення. 5. Зробити велосипед привабливим транспортом для переважної кількості мешканців. Створити мережу велопарковок на транспортно-пересадкових вузлах. Сприяти розвитку нерухомості, що робить райони більш самодостатніми та зменшує потребу в переміщеннях. Тому потрібно будувати нову нерухомість там, де вже існує інфраструктура.

*Джерело: автороське згрупування за [44,58,88,91]

Узагальнюючи всі наведені стратегії, можна зробити такі висновки: економічний та соціальний розвиток міста повинен концентруватися на високих технологіях та інноваціях, побудові міжнародної співпраці, вдосконаленні інфраструктури та доступі інвесторів до регіону; потрібно вдосконалювати управління ресурсами та людським капіталом. У сфері надання послуг особливу увагу потрібно надати освіті та науці, співпраці між наукою і бізнесом, а також

оновленню міської інфраструктури і транспорту». Тому до основних пріоритетів, визначених в статегіях, належать: ЖКГ; екологія; енергоефективність; освіта; транспорт; охорона здоров‘я; культура та охорона історичного середовища; фізична культура і спорт.

Для сформування чіткого бачення напрямів розвитку, а також необхідних соціально-економічних механізмів, які доцільно використати на основі логіки, описаної в попередніх розділах, необхідно ідентифікувати цілі й пріоритети соціально-економічної і просторової політики в розвитку міста та виявити можливі конфлікти, причинно-наслідкові зв’язки, дефекти, що існують в сучасних соціально-економічних умовах.

Деіндустріалізація та примітивізація структури економіки. Перехід від моделі індустріального міста до іншої моделі, що відбувається протягом останніх 30 років, проходить болюче, спричинив демографічну кризу й неконтрольовану міграцію, що породили нові напруження й конфлікти в містах. Відбувається «функціональне видихання» міст, коли міста, втративши промисловість, не створили (не зберегли) функцій фінансових, дослідницьких, управлінських центрів. Зайнятість населення в галузях матеріального виробництва знизилась із 11,7 у 2000 р. до 7,0 млн. осіб у 2019 р., у нематеріальній сфері – з 10,1 до 9.4 млн. осіб [21].

Для прикладу, Львів як обласний центр, який посідає значне місце в економіці Львівської області, займаючи 0,8% території області, концентрує 30% населення, 51,8% штатних працівників, 44,1% обсягів реалізованої промислової продукції втратив свою роль визначного промислового центру західного регіону України [247]. Якщо у 60-80-х років провідне місце серед галузей промисловості займала машинобудівна та метолообробна (ще в 1991 р. – 59,3%), де переважала продукція військово-промислового комплексу, зокрема приладобудування, то на теперешній час домінантною стала харчова та сфера послуг (рис.4.1.).

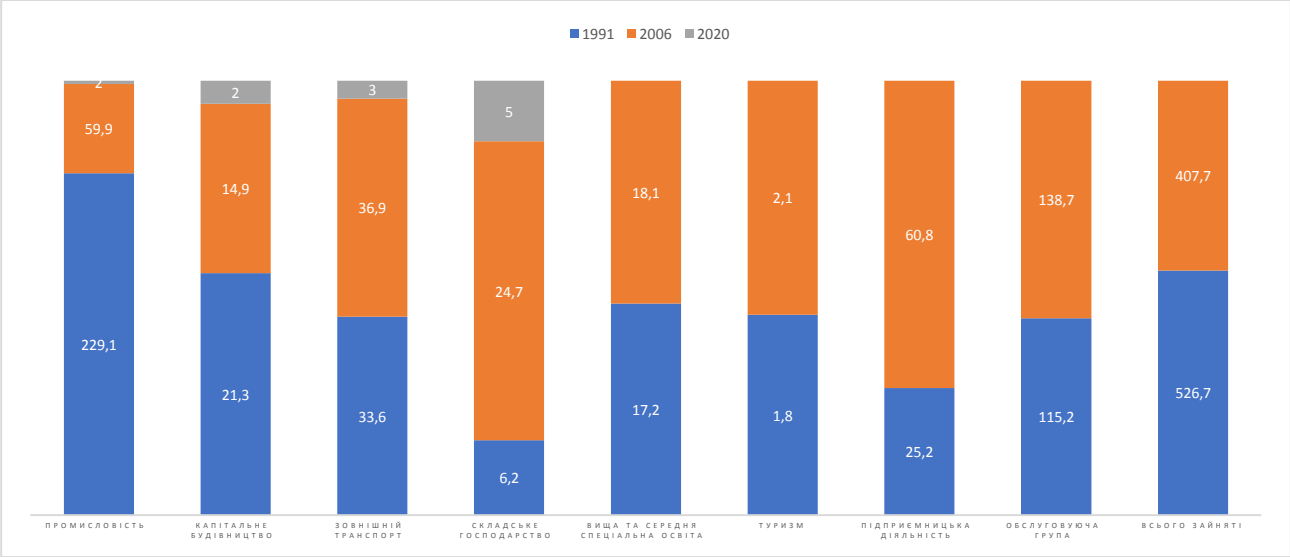


Рис. 4.1. Динаміка зміни структури зайнятості населення Львова за видами діяльності (млн. осіб)

*Джерело: [200]

Практично ліквідоване виробництво; відсутнє наукоємне виробництво; втрачені бренди міста – «Львівська пивоварня», кава «Галка», «ЛАЗ», «Іскра» тощо. Після 1990 року збанкрутували великі підприємства – «Львівський м'ясокомбінат», «Кінескоп», «Електрон», «Львівський завод автонавантажувачів», «Львівський лакофарбовий завод», «Львівський мехсклозавод», завод «Півколо», «Львівський завод газової апаратури», «Райдуга», автотранспортні підприємства тощо [115].

Перехідна економіка в поєднанні зі складним бізнес-середовищем стримує розвиток великих підприємств. У середньому малі підприємства отримують річну виручку на суму 60 000 доларів США і мають 5 штатних працівників. Роздрібнене бізнес-середовище зменшує притік інвестицій, сприяє корупції і обмежує здатність місцевої влади контролювати / співпрацювати з бізнесом. Більшість львівських підприємств зосереджені на продукції та послугах з низькою доданою вартістю. Ідея реформування промисловості (через банкрутство) виявилась шкідливою. Без промисловості місто стало банкрутом та дорогим для проживання (рис.4.2).

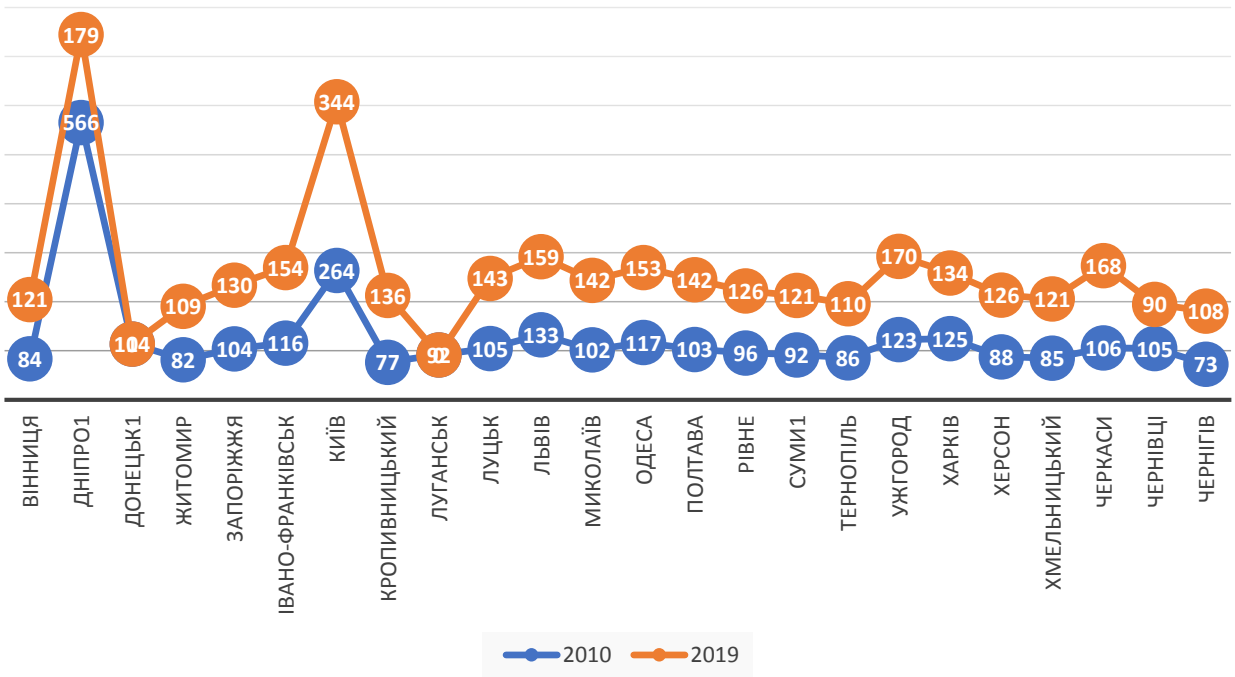


Рис. 4.2. Динаміка розвитку підприємництва у великих містах України

*Джерело: розроблено автором за [248]

При помітному падінні промислового виробництва, у містах активно розвиваються сучасні види діяльності – туризм, інформаційні технології, фінанси. Нині туризм формує близько 1,5% української економіки, в той час як у світі цей показник сягає 10% від ВВП [167]. За даними Світового банку у 2017 році Україну відвідало понад 14 млн іноземних туристів (в 2013 році було майже 25 млн) [168].

За останнє п’ятиріччя Львів відвідує приблизно по 2 млн туристів щорічно (6 тис.осіб щоденно) (рис.4.3-4.4.). Прицьому розвиток нових видів діяльності, який демонструє висхідну динаміку, жодним чином не рятує економічну ситуацію. Зростає туристична антропогресія на місто і його центральну частину. Поряд із незначними позитивними наслідками посилюється туристична ерозія: місто поступово перетворюється в «місто офіціантів і прислуги», руйнуються напрацьовані століттями традиції й цінності. Це результат непідготовленості міста до нових процесів. З іншого боку, Львів перебуває на перехідному етапі,

коли також треба зберегти і наявні підприємства — наприклад, “Електрон”, авіаційний та танковий заводи» та ін.

Рис.4.3. Кількість туристів, яку місто в середньому приймає упродовж року (млн. осіб)

*Джерело: [247]

Рис.4.4. Динаміка обсягів туристичного збору та обсягу податкових надходжень від суб’єктів підприємницької діяльності у галузі туризму у м.Львові (тис.грн)

*Джерело: [247]

Другий тренд – розвиток IT-індустрії, яка зростає дуже швидко – більш ніж на 20% на рік. Україна входить в ТОП-30 найпривабливіших локацій для IT-

аутсорсу та займає 4-те місце в світі за кількістю сертифікованих технічних фахівців [158]. Сьогодні експорт ІТ-послуг, а це близько 90% ІТ індустрії, приносить Україні до $4 млрд на рік. Штаб-квартири більшості компаній індустрії інформаційних технологій розміщені в головних ІТ-центрах країни - м. Києві, Харкові, Львові, Дніпрі та Одесі [51]. Проте інноваційні види діяльності вимагаються формування відповідної інфраструктури і середовища. На відміну від промислового виробницва, яка орієнтувалась на трудовий потенціал і природні ресурси, що використовувались у виробництві, щоб заощадити на транспортних витратах, сьогодні фірми приваблюють міста, де є кваліфікована робоча сила та якість міського життя, що приваблює майбутніх кваліфікованих працівників.

Деіндустріалізація економіки – тренд не лише українських міст. Досвід європейских країн свідчить, що міста, які прагнули розвивати споживчу економіку, бачили в ній, як правило, двигун змін, а не кінцеву мету. До прикладу, міста Манчестер, Шеффілд, Бірмінгем, Севілью, Більбао, Цинциннаті, Турин і т.ін. зробили ставку на сферу послуг. Є, мабуть, тільки два винятки. Йдеться, по-перше, про туристичні містах, куди люди їдуть витрачати гроші, тому що там є або унікальні природні ресурси (пляжі або гори), або спадщина багатої історії і культури, тобто те, чого не дасть жоден навіть найвдаліший інвест-проект. А по-друге, про міста, в які люди масово перебираються, виходячи на пенсію, – таких зараз багато в південних штатах США і на узбережжі Іспанії та Франції. Туди народ їде витрачати гроші, накопичені за все трудове життя. Місту потрібно створювати ідеальні умови для витрат. В інших умовах, без потоку туристів, або пенсіонерів неможливо підживлювати сферу послуг доходами ззовні, а значить, треба генерувати ці доходи за рахунок інших видів економічної діяльності.

Дефіцит і диспропорційнійсть інвестицій. Успішний розвиток урбанізованих систем можливий лише за умови наповнення економіки інвестиціями. Пліч-о-пліч з ними, зазвичай, йдуть нові робочі місця, технології, ефективні управлінські практики. Рівень добробуту й прямих іноземних інвестицій на душу населення мають дуже високий рівень кореляції. Приплив

прямих іноземних інвестицій (ПІІ) в українську економіку протягом 2017–2018 років склав менше ніж $2,5 млрд на рік. Значна частка з них – це не вкладення коштів у реальні виробництва, а конвертація боргів у капітал у фінансовому секторі. Грошові перекази з-за кордону суттєво впливають на рівень інвестицій. За даними Світового Банку, річна сума цих грошових трансферів, зростаючи з року в рік, вже сягає $14 млрд [107]. За даними НБУ, ця цифра трохи менша і становить $11,1 млрд у 2018 році. Значна сума коштів заробітчан, за оцінками експертів була скерована на придбання житла у великих містах (рис. 4.4.).

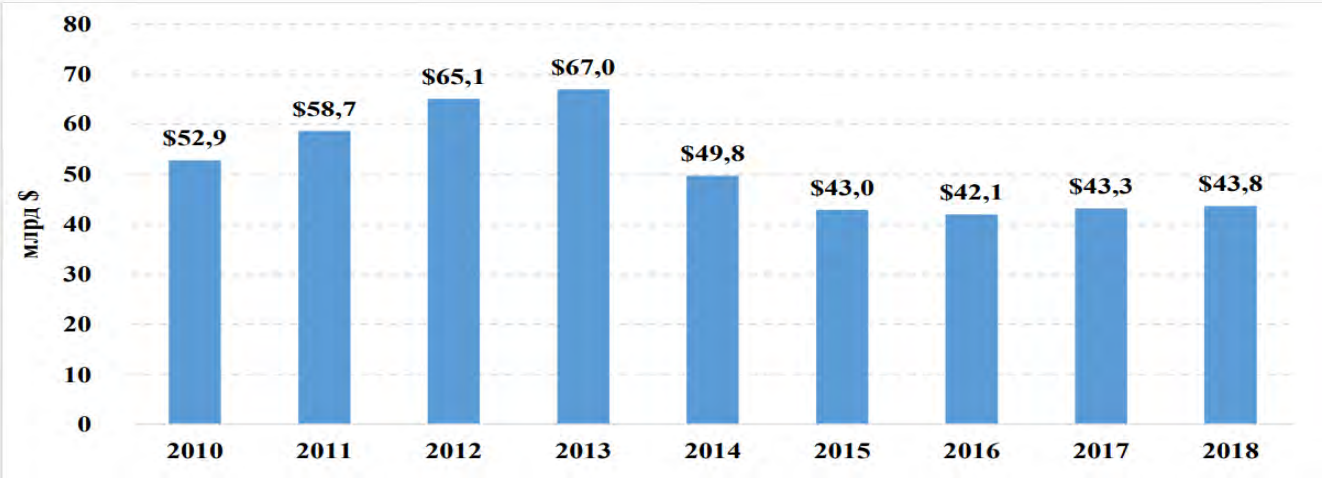


Рис.4.5.. Динаміка обсягів іноземних інвестицій в Україні

Джерело: [203]

Рис.4.6. Динаміка приватних інвестицій в Україну

Джерело: [108]

Значення мають не тільки абсолютні значення та динаміка складових капітальних інвестицій, а й їхні структурні співвідношення. Структура інвестицій що надходять в економіку країни лише підтверджують їх непропорційнсть. Пріоритетними в структурі інвестицій є комерційна сфера (торгівлі, банківської діяльності, готельного і ресторанного господарства), окремі галузі промисловості, житлове будівництво, натомість низьким є рівень інвестицій у технічну і транспортну інфраструктури, яка практично не розвивалась у пострадянський період, і є складною проблемою у розвитку територій. Найбільша частка капітальних інвестицій в Україні здійснюється за рахунок власних коштів підприємств. Внесок кредитних ресурсів, іноземних інвестицій, коштів населення та інших складових низький, як і частка держави в капітальних інвестиціях (рис. 4.7.)

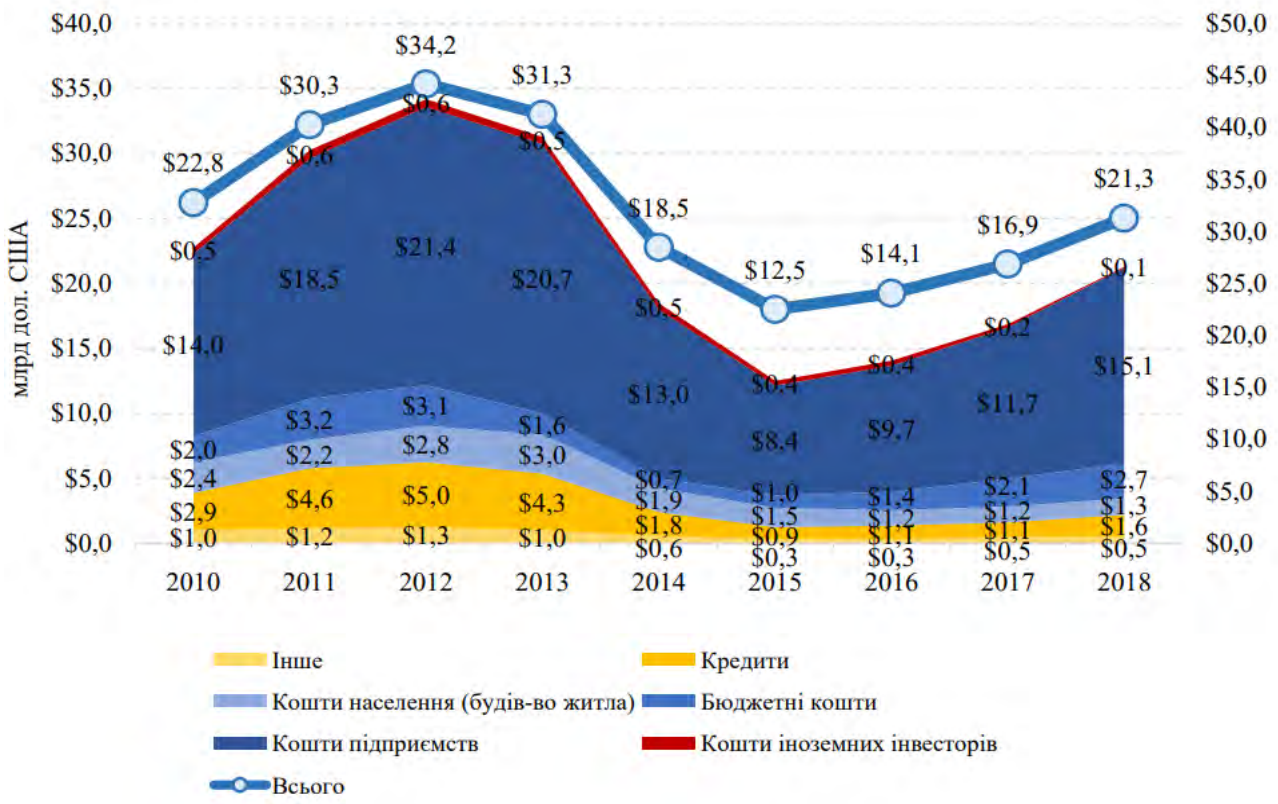


Рис.4.7. Капітальні інвестиції в України

Джерело: [200]

Для прикладу, під час дослідження структури інвестицій, що вкладаються в економіку м.Львова можна простежити чітку тенденцію щодо типів інвестиційних об’єктів – нові центри торгівлі та послуг; об’єкти, побудовані в рамках підготовки міста Львова до Євро-2012; житлове будівництво [20].

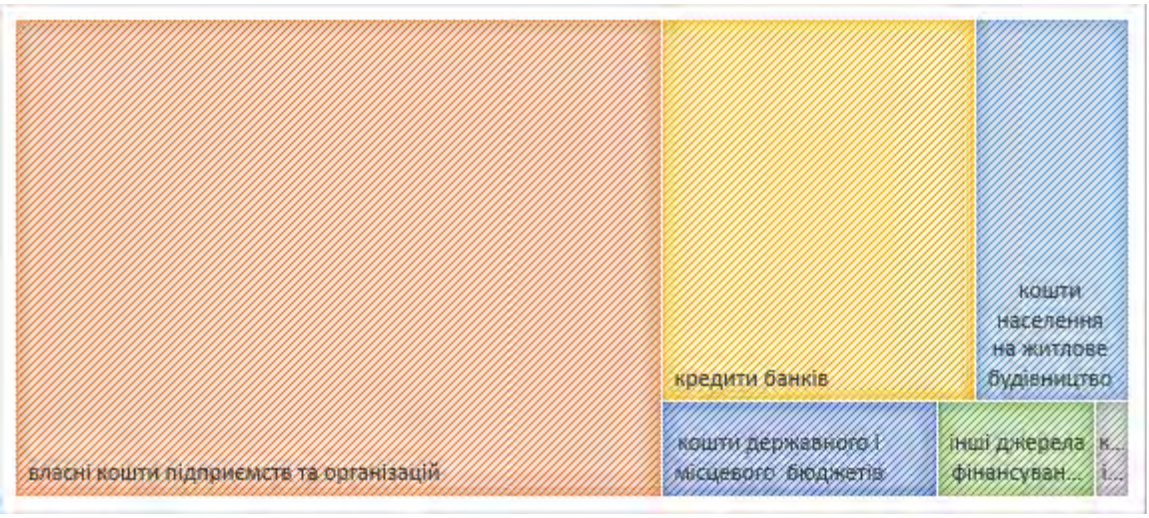


Рис. 4.8. Структура інвестицій за джерелами фінасування, що надійшли в економіку м. Львова

*Джерело: [203]

Залучення інвестицій через індустріальні парки є повільним. В Україні до реєстру індустріальних (промислових) парків Міністерством економічного розвитку і торгівлі включено 28 парків загальною площею майже 1,5 тис. га, проте в 6 з цих парків досі навіть не обрано керівну компанію [137]. У м.Львові передбачалося створення двох індустріальних парків: “Промислова зона “Сигнівка“ на базі колишнього львівського промвузла, а також індустріальний парк машинобудівного профілю «Рясне», однак на даний час виконано лише заходи із розвитку інженерно-транспортної інфраструктури цих територій [5].

Розвиток промислових парків винятково залежить від сприяння місцевої і центральної влади, яка використовуючи такі інструменти, які звільнятимуться від сплати земельного податку, надання підтримки індустріальним паркам за рахунок місцевого бюджету, розвитку інженерно-транспортної інфраструктури може суттєво підвищить інвестиційну привабливість міст. Реальність втілення інвестиційного проекту переважно залежить від дієвості інструментарію

залучення інвестицій, збалансування приватних і громадських інтересів у процесі реалізації інвестиційного проєкту, а також наявності інших умов та преференцій, що стимулюють приплив інвестицій: проведення оцінки інвестиційного потенціалу міст та забезпечення формування пріоритетів на основі власних конкурентних переваг з урахуванням затверджених документів соціально-економічного і просторового розвитку [27].

Зміни в просторі міст та просторова нерівномірність. Аналіз локалізації інвестицій, здійснений автором на прикладі м.Львова вказує на чітку тенденцію їхньої концентрації стосовно визначених зон – центр, нецентральні райони, периферійні, приміські території (додаток Е). Розміщення інвестицій виражається у посиленні концентрації людей і комерційних функцій. На це вказує висока вартість нерухомості в центральній частині міста, яку провела автор на основі даних агенцій нерухомості в місті [15]. Пріоритетом для приватних інвестицій у центральній частині міста є об’єкти готельної й банківської сфер, громадського харчування, торгівлі. Водночас така концентрація загострює чимало проблем, зокрема: транспорту (проявляється у перевантаженні транспортної мережі через щільну забудову й невідповідність історично сформованої вуличної мережі новим транспортним навантаженням); збереження історичного середовища (великий старий житловий фонд вимагає не тільки збереження, а й модернізації для поліпшення побутових зручностей). Нецентральні (серединні) райони міста — зона розширення різноманітних форм забудови, передусім комерційної й житлової. Ці райони мають вищу, ніж інші території, інвестиційну привабливість через значно нижчу вартість землі та більші площі. Існує й об’єктивна тенденція локалізації торгових функцій у периферійній частині міста, що пов’язано з будівництвом великих багатофункціональних торгових центрів, загальна площа яких перевищує 0,25 га. Такі об’єкти потребують великих площ, зокрема для облаштування автомобільних стоянок, і орієнтовані на масового споживача з власним автомобілем, для якого фактор віддаленості не є домінантним. *У приміській зоні* земля набуває високої інвестиційної привабливості й користується підвищеним

попитом серед суб'єктів економічної діяльності та населення. З однієї сторон, інтенсивне індивідуальне будівництво в передмісті є позитивним явищем, а з іншого, — спостерігається наростання конфлікту між урбанізаційними процесами, що відбуваються в просторі прилеглих до міста територій, і майбутніми потребами самого міста [300].

Склалась ситуація, коли комерційні інтереси в прагненні отримувати максимальні вигоди за всяку ціну привласнюють права на забудову найбільш привабливих з точки зору бізнесу, ділянок міської території, що є характерним для ринку, приьому громадські інтереси, проблеми комплексності в освоєнні міської території, як правило, в розрахунок не беруть [101,104, 108]. Тенденції, коли освоєнню підлягають найбільш інвестиційно привабливі території (приміські, рекреаційного призначення, паркові зони, зони відпочинку) створюють дисбаланс у розвитку міста. Одні території виявляються перевантаженими населенням, транспортом, туристичними потоками, а інші втрачають мешканців і поступово деградують у житлово-комунальному, соціальному і економічному вимірах. У м. Львові залишилися значні промислові території та об'єкти, що деградовані й потребують переосвоєння, «повернення до життя» (ревіталізації) в нових умовах. Переосвоєння цих територій не має системного характеру і не враховує всіх площин і взаємодій цього процесу — соціальної, економічної, історичної. Як наслідок несистемної політики з ревіталізації деградованих територій зростає просторовий хаос у місті, погіршуються умови зі станом соціальної інфраструктури. Ліквідація місць праці породжує ріст безробіття, збільшується функціональна сегрегація, підвищується роль приватних інвесторів і зменшується роль міських служб, які повинні визначати напрями перебудови середмість.

Прикладом дільниці, де спостерігаються прояви витоку інвестицій з міста, є Підзамче у м. Львові, що розташоване близько історичного центру та виступає цінним історичним елементом міської структури, володіє значними ресурсами й передумовами для розвитку. Окрім свого центрального розміщення в структурі простору міста і низкою важливих функцій, які вона виконує, ця дільниця є, з

одного боку, «жертвою» минулого, зокрема соціалістичного, а з другого — «жертвою» нових господарських умов та відносин. Це применшує роль і значення району «Підзамче» в місті, поглиблює його деградацію (додаток Є).

Разом з тим, аналізуючи зміни у використанні простору міст слід відзначити, що у містобудуванні більше присутня інерційність процесів, аніж, до прикладу, в економіці, оскільки просторові зміни відбуваються в тривалому часі. Тому «елітні» райони не так швидко з'являються на тлі монотонних типових споруджень радянського періоду. Окрім того, за їхньою новизною часто приховані серйозні вади в якості будівництва, а самі архітектурні рішення не вирізняються оригінальністю, внаслідок чого наші «клапті» не надто впадають в очі, хоча тенденція щодо поляризації в просторі простежується. Проте загалом в українських містах через отриману в спадок систему розселення, за якої в одному районі мешкали заможніші та бідніші (різниця між ними не була вже надто відчутною), а також завдяки доступній і розвинутій соціальній інфраструктурі, ми поки що уникнули строгого поділу на престижні та непрестижні райони, які простежують у розвинутих країнах і так званих країнах «третього світу». Соціальна сегрегація досить слабка, що є позитивним чинником, оскільки немає умов для утворення «гетто», які небезпечні не тільки низькою якістю життя і соціальних благ [234].

Не применшуючи проблем соціально-економічного характеру, необхідно зазначити, що її наслідком є зниження рівня і якості життя засадничі чинники низького рівня і якості життя мешканців міста. Тому аналіз рівня матеріального стану, економічних можливостей населення щодо придбання товарів на ринку, якість середовища проживання є базисом для ідентифікації ключових причин та наслідків низького рівня динаміки і стійкості економіки як перед викликами ринкових трансформацій, так і щодо впливу екзогенних кризових явищ.

Депопуляція і втрата людського капіталу. Демографічна криза вже зараз має негативний вплив на економічну сферу міст. Для міст характерною є тенденція зменшення населення майже всіх міст за рахунок зниження народжуваності (рис.4.9). Попри невпинне скорочення чисельності населення,

частка міського населення за період 1991–2020 р.р. зростала і становила 69,8%, що зумовлено міграційними процесами.

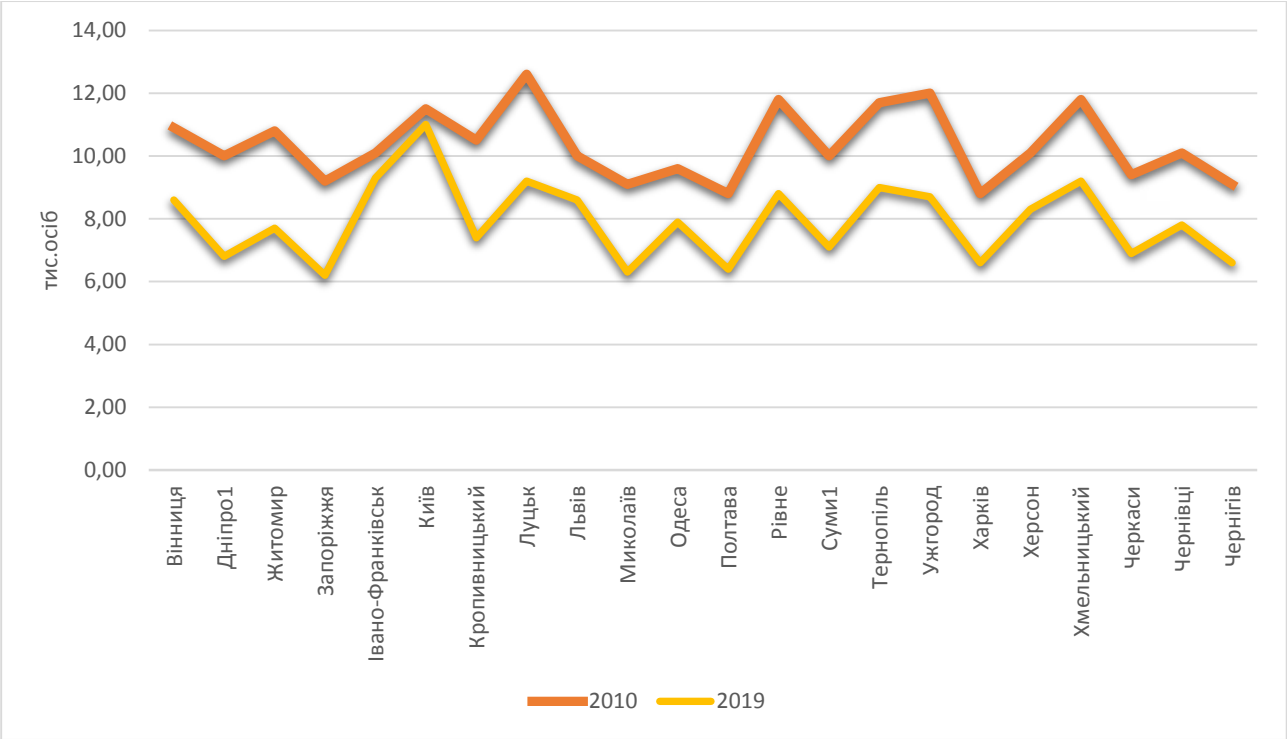


Рис. 4.9. Динаміка зміни коефіцієнта народжуваності в містах України
Джерело: [247]

Втрата людського капіталу – один з загрозливіших викликів для міст, особливо в довгостроковій перспективі. Зменшилась кількість студентів у навчальних закладах у всіх містах України (рис.4.10). Втрата якості людського капіталу на тлі скорочення робочих місць призведе до зниження конкурентоспроможності економіки, а занепад науки негативно вплине на статус міст загалом. Враховуючи значний освітньо-науковий потенціал, який зосереджений в містах постають завдання забезпечити баланс між робочими місцями і чисельністю працездатного населення. Поряд з кількісним рівновагою встає проблема роду занять. Останні повинні бути максимально різноманітними для того, щоб забезпечити професійний баланс – забезпечити відповідний рівень кваліфікованих робочих місць, що відповідають потреб різних соціальних груп.

Рис. 4.10. Динаміка зміни кількості студентів у містах України
Джерело: розраховано автором за даними [248]

Рис.4.11. Динаміка зміни кількості штатних працівників і середньомісячної заробітної плати за 2010, 2019 р.р. у м.Львові

Джерело: розраховано автором за даними [247]

Матеріальне становище мешканців міст. Такі джерела доходів, як заробітна плата та пенсії, переважно формують наявний дохід людей (кошти, що можуть бути використані на придбання товарів і послуг). Тому середній рівень цих показників має вирішальний вплив на купівельну спроможність суспільства (рис. 4.12 – 4.13).

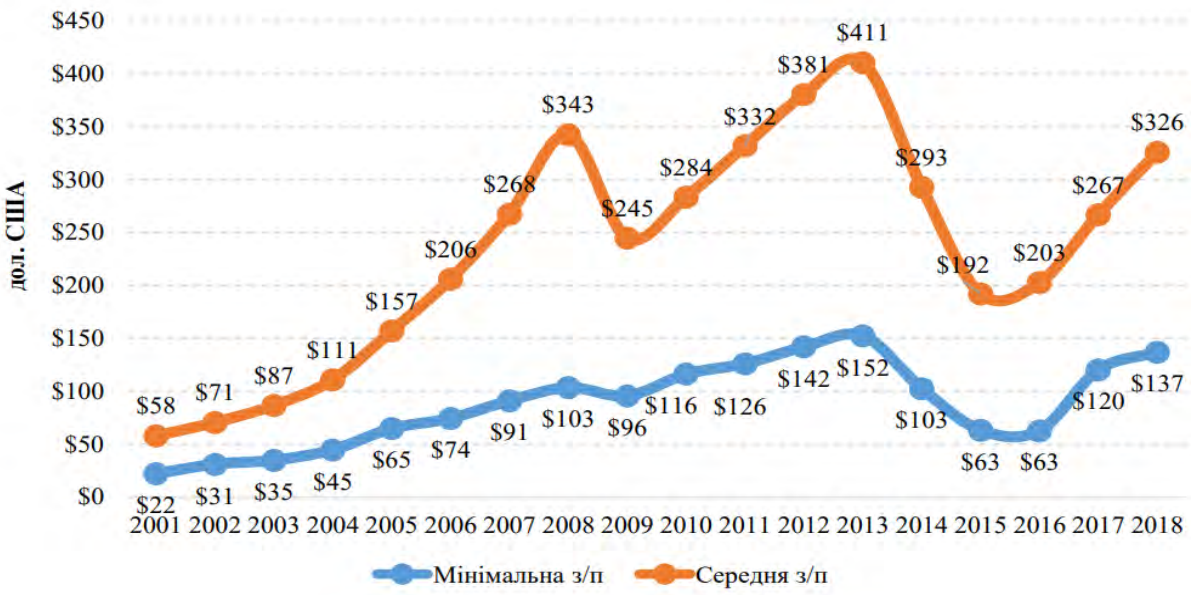


Рис.4.12. Мінімальна і середня середньомісячна плата в Україні

*Джерело: [204]

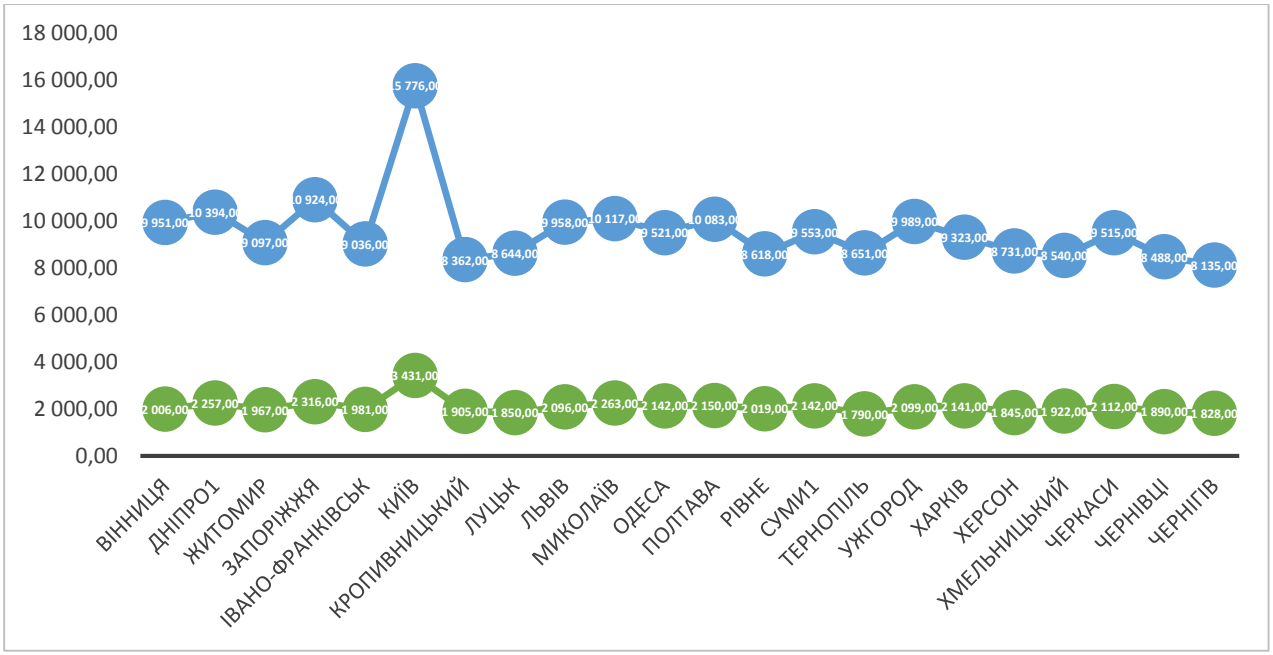


Рис.4.13. Динаміка зміни номінальної середньомісячної заробітної плати за 2010, 2020 р.р.

*Джерело: [247]

Незважаючи на зростанння рівня заробітної плати, рівень життя в державі, який вимірюється валовим національним доходом на душу населення України,

скоротився приблизно на 25,6 % протягом 1990-2018 років [32]. Це автоматично тягне за собою й низький рівень пенсійного забезпечення в країні. Така ситуація суттєво обмежує споживчий попит домогосподарств. Крім цього, існує значна нерівномірність щодо рівня доходів. Середня заробітна плата в містах України за даними статистичної звітності у 2020 р. становила 11998 грн. або 440 дол. США, проте якщо звернутися до показника рівня середньодушових еквівалентних грошових доходів, то бачимо наступне: 82% населення має рівень середньодушового доходу від 3000 – 6000 грн. на місяць, і лише 18% має рівень середньодушового доходу від 6000 і більше [48, с.81].

Рівень безробіття, який у 2021 році сягнув 9,1% серед осіб працездатного віку загалом, а серед молоді вдвічі вище – 18% є фактором, який разом з низькою оплатою праці, системно загострює ще один серйозний виклик – втрату людського капіталу через еміграцію та негативну демографію. Близько 1,6 млн працездатного економічно активного населення країни безробітні [103], а за рахунок «прихованої компоненти» (неповний робочий день, відпустки за власний рахунок тощо) реальне безробіття, очевидно, ще вище [7]. Ще 26,5% економічно активного населення – а це 4,7 млн.осіб – отримують тіньові доходи. Обсяг неофіційних надходжень економічно активного населення складає близько 21 543 млн. грн. [165]. При цьому розрахована оцінка є заниженою, оскільки не враховує внесок осіб з «дуже високим прибутком». Тіньова економіка сформувала дві протилежні тенденції в забезпеченні добробуту населення. З одного боку, значна частина населення внаслідок неформальної економіки отримала джерело виживання, яке компенсує вади функціонування легального сегменту економіки., а з іншого боку, державний бюджет має дефіцит отримання значної частини податкових ресурсів.

Рівень оплати праці в Україні суттєво занижений порівняно із вартістю інших факторів виробництва та благ. Спостерігаємо викривлену структуру цін. Сировина, енергоносії, засоби виробництва та споживчі товари коштують практично як в Європі чи навіть дорожче (через велику імпортозалежність і відповідні логістичні витрати). А рівень оплати праці – найнижчий в Європі, що

визнає навіть МВФ [62]. Останнім часом на фоні підвищення ціни на природний газ та комунальних тарифів для населення проблема бідності додатково загострюється. Рівень оплати за житлово-комунальні послуги населенням у грудні 2018 року (порівняно з груднем 2017 року) знизився з 82,3% [101] до рекордно низьких 58,3% [102].

Низьким є рівень соціальної доступності (рівень купівельної спроможності) житла. У м. Львові рівень заробітної плати не перевищує середньоукраїнський показник і складає 10225 грн. в міс., а вартість житла в новобудовах складає – в середньому 24000 грн./м^2 , яке виявилося одним із найдорожчих в Україні (рис.4.14).

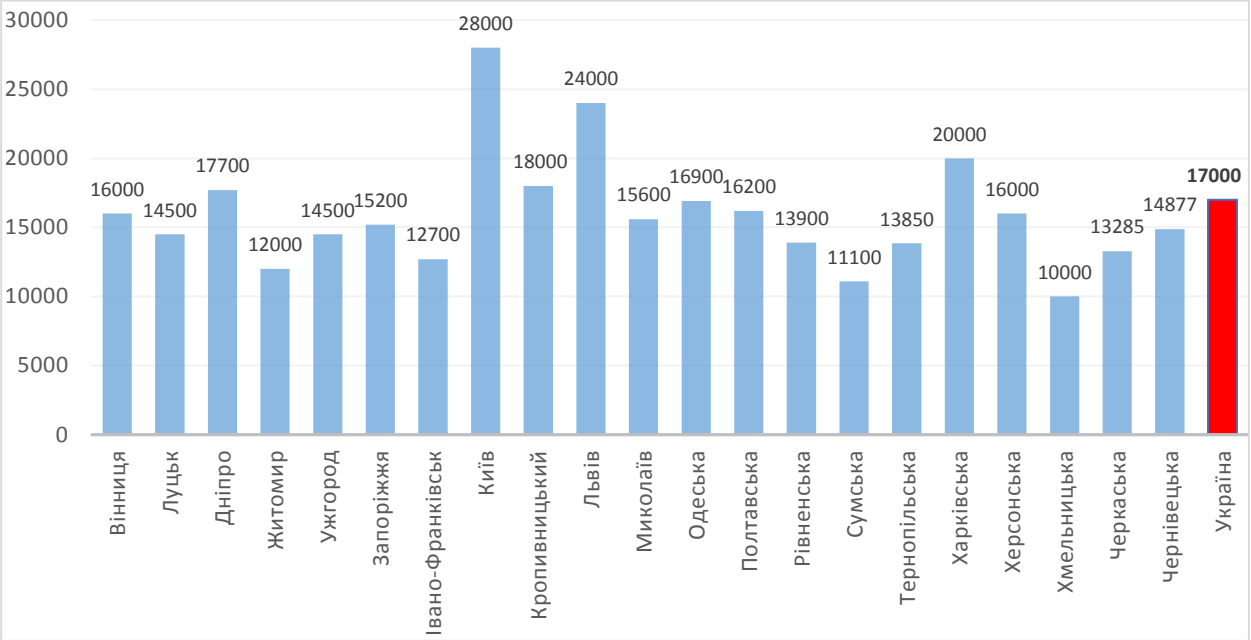


Рис. 4.14. Вартість житла у великих містах України у 2020 р.

*Джерело: згруповано автором [202]

Для порівняння для розвинених країн Західної Європи (а також США і Канади) нормальною є ситуація, коли вартість житла дорівнює дво- або трирічному сукупному валовому доходу сім'ї. Якщо остання орендує житло або виплачує за нього іпотечний кредит, вважають, що щомісячні витрати на такі цілі не повинні перевищувати 20–30% щомісячного доходу [113]. В Україні витрати на придбання житла високі, зокрема, значно перевищують фінансові можливості

осіб, котрі створюють сім'ю, а вирішення цього питання найчастіше є найбільшою грошовою інвестицією людини в її житті (більшою, ніж інвестиції в освіту, здоров'я, духовність, відпочинок тощо).

Ринок житла орієнтований на ту частину населення, яка власними силами здатна вирішити свої житлові потреби. Для решти категорій громадян житло залишається недоступним. Проте кожне місто має свої особливості. Зокрема, Львів як найбільше місто на теренах західних областей України має свої переваги, які пов'язані з умовами розміщення Львова в системі розселення й основних транспортних комунікацій, а також природного оточення – є важливими стосовно перспектив його розвитку і безпеки. Наприклад, у сьогоднішніх умовах конфлікту на сході України значна частина заможних людей розглядає «безпечні» регіони й міста як привабливі для інвестування в будівництво та придбання нерухомості. За даними спеціальних служб протягом 2014- 2106 р.р., до Львова мігрувало 20 тис. мешканців з Криму та Донбасу, з яких лише 3 тис. мають фінансові можливості вирішити житлову проблему для своїх сімей (на ринку існує державних попит на 700–800 квартир від цієї категорії мігрантів) [307]. Зріс індекс соціально-політичного стану міста. В останні десятиліття, а особливо після проведення у Львові Євро-2012, розвинулись функції, що підвищують цей індекс, — розбудований міжнародний аеропорт; закладено й успішно функціонують 18 консульств різних країн; зросла туристична атрактивність міста. Специфіку міста визначає і близькість до кордону, і високий потенціал Львівської області в розвитку санаторно-курортних і рекреаційних послуг.

Враховуючи характер ринкових процесів у сфері житла, постають завдання дослідження соціально-економічних механізмів та участі влади у сфері регулювання житлової політики. Наведемо їхню характеристику:

1) Придбання житла за власні кошти – механізм, при якому громадяни набувають право власності на житло внаслідок угоди купівлі-продажу. Тут відзначимо позитивний і негативний бік. Позитивним є факт, що жителі міст

отримали можливість самі вирішувати питання поліпшення своїх житлових умов шляхом купівлі-продажу нерухомості (житла, будинків, земельних ділянок).

2) Іпотечне кредитування. Саме за допомогою низькопроцентного, доступного широким верствам населення іпотечного кредитування, західні країни в другій половині XX століття досягли значних успіхів у вирішенні житлових проблем своїх громадян. Однак умови надання іпотечного кредиту в Україні (розмір процентної ставки – 25–27%, термін кредитування до 20 років, перший внесок – 50–70% кредиту) обумовлюють низьку соціальну доступність іпотеки для більшості населення країни. За підрахунками фахівців [4] іпотечний кредит є доступним для сімей, сукупний місячний дохід яких перевищує 20 тис. грн. на місяць і які мають власні заощадження в розмірі 50% вартості кредиту.

3) Оренда. Сучасна практика свідчить про те, що орендне житло займає від 20 до 70% житлового фонду практично в усіх розвинених країнах. Особливо велику частку орендне житло займає в житловому фонді великих міст: Берліні – 88%, Амстердамі – 86%, Женеві – 85%, Відні – 76%, Нью-Йорку – 70%, у Брюсселі – 57%, Парижі – 53%, Копенгагені – 50%, Стокгольмі – 49%, Гельсінкі – 47%, Лондоні – 41%. [4,7]. Для ринку орендного житла України характерною є недостатність обсягів пропозиції орендного житла і низький рівень соціальної доступності [4]. Пропозиція на ринку формується за рахунок власників житла, які мають "надлишок" мешканців (або придбали житло як інвестиційний актив), здають в оренду з метою отримання додаткового стабільного джерела доходу. Отримані кошти зазвичай використовуються на збільшення власного споживання. Для великих комерційних організацій, які розраховують отримувати від своєї діяльності середньоринковий рівень рентабельності, в нинішніх економічних умовах орендодавчий бізнес є невигідним, оскільки передбачає значні обсяги витрат капіталу і тривалі терміни його окупності (15–20 років). Відповідно, загальні обсяги пропозиції орендного житла є вкрай незначними. Наприклад в Києві, де житловий фонд налічує близько 1 млн. квартир, офіційно в оренду здають близько 7,7%. Місячна орендна оплата за квартиру досягає рівня середньої заробітної плати по регіону (і досить часто її

перевищує). Основними соціальними групами, які орендують житло на комерційних засадах, є: сім'ї без власного житла, в т.ч. молодь; студенти; приїжджі до великих міст на роботу.

4) Соціальні програми. В різний час в Україні діяли: Державна програма забезпечення молоді житлом на 2013–2021 роки, що передбачала надання кредиту на житло молодим людям у віці до 35 років; Державна цільова програма будівництва (придбання) доступного житла на 2010–2017 роки, Програма здешевлення вартості іпотечних кредитів [21]. Соціальна ефективність державних програм із забезпечення житлом окремих категорій населення, затверджене урядом в різний час є низькою, оскільки орієнтовані на категорію сімей, місячний дохід яких перевищує середні показники по країні. Програма молодіжного кредитування є найбільш лояльною щодо кредитування, проте зменшилися темпи її фінансування з державного та місцевого бюджетів. Така політика негативно впливає на спроможність громадян вирішувати свої житлові проблеми на основі наявних ринкових механізмів, не відповідає практиці розвинених країн світу, де уряди проводять активну політику регулювання житлового ринку.

Матеріальний стан є важливим, але не єдиним чинником, що визначає комфортність проживання в містах. Комфортне середовище – це насамперед, сукупність умов середовища, в яких реалізація психічних та фізіологічних функцій людини відбувається без найменшого напруження. Комфортність життєдіяльності досягається внаслідок якісного поліпшення санітарно-гігієнічних, мікрокліматичних, естетичних параметрів цього середовища, зокрема вдосконалення функціонально-просторової структури, архітектурно-містобудівних об’єктів [222]. Таким чином комфортність визначає пов’язаність між об’єктивними й суб’єктивними складовими життя, характеризує насамперед психологічні (задоволення від життя в спільноті, використання суспільних благ, проведення вільного часу); просторового впорядкування (сфера послуг, транспорту, інформатизації, технологій, стану зелених територій, історичною

спадщиною, громадськими просторами, культурними цінностями, атракційністю й естетикою простору.

*Аналіз стану забезпеченння послугами та умови життєдіяльності населення на прикладі м.Львова показава, що і*снуюча система обслуговування характеризується контрастними диспропорціями – показники об’єктів торгівлі і громадського харчування значно перевищують потребу згідно ДБН 360-92**, всіх інших особливо охорони здоров’я, культури і спорту на рівні 40-60% нормативного забезпечення. Характерною є нерівномірність у розбудові соціальній і інженерній інфраструктурі міст. При незначному збільшенні місткості дощкільних закладів і закладів освіти (рис.4.13) спостерігається різкий ріст закладів торгівлі, громадського харчування, готелів. Недостатня кількість об’єктів соціальної інфраструктури та системи громадських центрів, брак соціальної інфраструктури, зокрема дитячих дошкільних закладів, створює дискомфортне життєве середовище та проблеми у життєдіяльності мешканців міста. (рис.4.15 – 4.16).

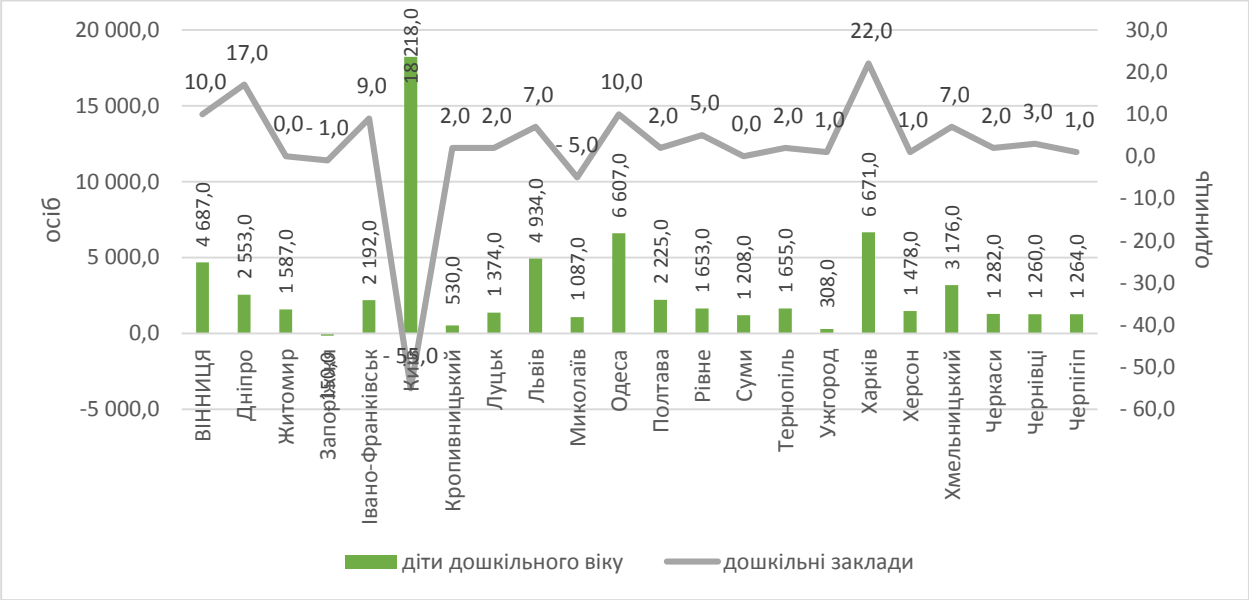


Рис. 4.15. Динаміка зміни дошкільних закладів і дітей у них у великих містах України за 2010 – 2019 р.р.

*Джерело: розраховано автором на основі [243]

Соціальні комунікації, доступність та упорядкованість громадських просторів міста без сумніву є необхідним для функціонування, організації та розвитку міст, дає економічну користь, підвищує якість міського середовища та комфортність умов проживання. Громадський простір міста розділено на: загальноміського центру, рекреаційний, комунікаційний, нових торгових центрів та громадських просторів нових житлових районів (додаток Ж). Встановлено, що якість простору залежить від типу суспільних комунікацій різних суспільних груп (вік, освіта, фах, політичні орієнтири, духовні цінності, матеріальний статус). Оцінка, що була проведена у виділених суспільних групах підтверджує, що на просторове урізноманітнення міста впливає не тільки рівень суспільних комунікацій, але і їх тип. Найбільш позитивно простір для реалізації своїх суспільних потреб оцінює студентська молодь, яка характеризується спільністю всіх вимірів (мережі зв'язків, суспільних норм і довіри) і знаходить можливості для комунікацій у просторі локального проживання (студентські містечка), а цілого міста. Це може пояснюватись також традицією Львова як міста освіти, де відповідні характеристики в простір міста закладені історично. Щодо зв'язків між суспільними комунікаціями та шляхами і перспективами соціально-економічного розвитку міста, то слід підкреслити важливе значення комунікацій сформованих за ознаками матеріального стану, місця проживання та віку.

Таким чином кожен із видів громадського простору має свої особливості й специфіку проблемних ситуацій. Проте виділяються спільні причини конфліктів і невідповідностей, зокрема: не досягнуто рівня функціональної достатності (ділової, побутової, культурної); низька якість транспортного сполучення; неврахування особливостей простору міста; нераціональний розподіл ресурсів на розвиток окремих зон, нераціональна організація переміщень людей. Особливо гостро постає проблема розширення загальноміських функцій центру, створення нового ділового й адміністративно-офісного центру міста. Ефективним механізмом покращення соціокомунікаційних характеристик міста

є впорядкування мережі громадських просторів (історичного центру, рекреаційного,в еликих торгових та відпочинкових центрів, пішохідно-транспортних комунікацій,нових житлових районів). Особливе місце займають вимоги виділення та відповідної архітектурної організації групового простору в місті, що формуються для різних суспільних груп, як в межах громадського простору міста, так і поза його межами.

Підсумовуючи огляд чинних стратегій розвитку м. Львова зазначимо значні невідповідності, що виникають між задекларованими у стратегіях пріоритетами та реальною ситуацією. Всі вони обумовлені особливостями соціально-економічної і просторової ситуації в місті. До причин, які мають прояв на комфортність міста, віднесемо також: низьку ефективність управління містом та володіння методами системного аналізу й обґрунтування рішень; неврахування зміни умов у сучасному циклі життя міста; неадекватність цілей і засобів, неузгодженість взаємодій та інтересів, корупцію; нестабільність умов для інвестування; незбалансованість потреб ринку, інвестиційних можливостей і ресурсів; низька поінформованість міських мешканців стосовно тенденцій просторового й соціально-економічного розвитку міста.

Недостатньою є теоретико-методична обґрунтованість Стратегій. Як показує аналіз, ці стратегії є декларативними і пов'язуються з футуристичними очікуваннями та мріями мешканців мати здорове, красиве і багате місто. Наявні підходи розробки стратегій розвитку міст запозичені з практики західних країн і мало придатні для кризового стану, в якому перебувають вітчизняні міста. Проте на практиці навіть на думку самих розробників більшість статегій не виконуються. Зацикленість на пошуку місії та мети, спрощений SWOT-аналіз не дозволяють зосередитись на концептуальних питаннях, здійснити фахові передпроєктні дослідження та системне діагностування стану міського простору, визначити реальні завдання, шляхи та засоби їхнього вирішення.

4.2. Аналіз реалізації цілей і пріоритетів просторового розвитку урбанізованих систем

Основні пріоритети просторового розвитку урбанізованих систем закладено в містобудівній документації, яка відповідно до чинного законодавства формується на трьох рівнях: перший рівень - Генеральна схема планування території України, що визначає основні принципи формування планувального каркасу території України, розвитку систем розселення, соціального обслуговування, інженерно-транспортної інфраструктури та національної екологічної мережі, території, які потребують державної підтримки; другий рівень - схема планування територій окремих адміністративно-територіальних одиниць (область, адмінрайон або їх частина), де коригуються та конкретизуються результати попереднього етапу, третій рівень - генеральні плани населених пунктів, що спрямовані на дотримання раціональної планувальної організації території, взаємно погоджене розміщення виробничих комплексів, житлових районів, громадських центрів, зон масового відпочинку та інших об'єктів.

Положення, закладені у вищенаведених документах встановлюють рамкові умови просторової організації територій урбанізованих систем, а також вимоги, норм і обмеження щодо використання територій. Детальний аналіз стану і оцінки реалізації рішень просторового розвитку, що розглянуто на прикладі урбанізованої системи Львова і Львівської області дозволив виділити низку неузгодженостей та проблем щодо реалізації:

1) Неузгодженість розвитку транспортної інфраструктури із щораз вищим рівнем автомобілізації населення. Характерною тенденцією сучасності є зростання рівня автомобілізації у містах. Найвищий показник рівня автомобілізації має м. Київ і склав 407 авто / 1000 жителів, в середньому по Україні 245 авто на 1 тис. жителів [51]. При високих щільностях потоків (вище за 7 тис. осіб/год.), спрямованих у центр, або інших фокусів тяжіння міст,

автомобільний транспорт призводить до перезавантаження мережі міст, а інколи й повністю блокує рух (автомобільні затори до кількох годин). Згідно із щорічним рейтингом Traffic Index 2019 серед міст з найбільш завантаженими дорогами виявилися міста Київ (12 місце серед 416 міст з 57 країн світу), Одеса (18), Харків (29) і Дніпро (47) [54].

У м. Львові рівень автомобілізації зріс з 88,6 тис. авто (1990 р.) до приблизно 300 авто / 1000 жителів станом на 2019 р. [92]. Щодня близько 150 тисяч мешканців інших населених пунктів приїжджають до м. Львова і повертаються назад, відповідно до даних мобільних операторів, наданих офіційно управлінню інформаційних технологій департаменту розвитку Львівської міської ради у 2019 році [235]. Автомобільне навантаження на в'їзди до міста зростає, що погіршує якість життя та пересування мешканців м. Львова. Територія міста має радіально-кільцеву структуру, відповідно до якої сформована й вулично-транспортна мережа (найкоротші маршрути, які з'єднують більшість масивів міста, проходять через його центр).

Висока щільність та історична цінність забудови у центральній частині не дозволяє здійснювати реконструкцію вулиць з розширенням проїзних частин, що вкрай потрібне для пропуску щораз більших транспортних потоків. Інтенсивність руху на окремих магістральних вулицях перевищує 20 тис. автомобілів на добу. Ступінь завантаженості вулиць міста перевищує одиницю при нормативних показниках 0,65 [124]. Суттєво впливає на вибір маршрутів та на швидкість і безпеку руху і складний рельєф місцевості. Найбільше навантаження зазнає мережа вулиць центральної частини, оскільки найкоротші маршрути, що з'єднують більшість масивів міста, проходять через його центр. Крім того, пропускна спроможність та надійність більшості важливих вулиць, особливо в центральнії частині, зменшується через наявність трамвайних колій, що розміщуються по осі проїзної частини.

Дефіцит паркомісць зростає пропорційно забудові, а проблема посилюється дефіцитом вільних земельних ділянок, створює додаткові перешкоди в транспортному русі та спричиняє дискомфорт мешканцям. У Львові

налічують паркінгів (загального користування, службових і стоянок таксі) на 7899 місць. Якщо взяти лише мешканців міста, без урахування маятникової міграції, а також середній рівень автомобілізації в Україні станом на 2016 рік – 202 авто на 1000 мешканців (у Львові сьогодні вже реально значно більший), то в місті є щонайменше 150000 автівок [95]. Із заселенням новобудов дефіцит паркомісць зростатиме, оскільки є факти чисельних порушень щодо забезпечення новобудов автомобільними майданчиками (рис.4.17-4.18).

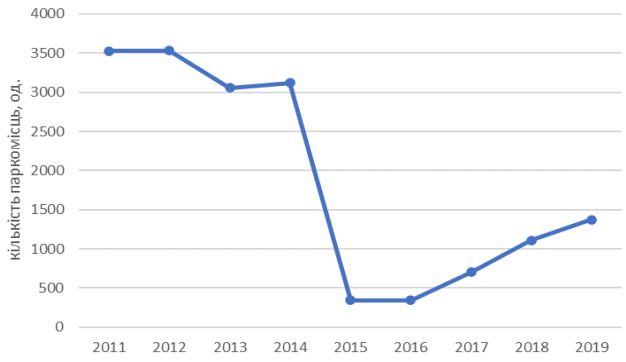


Рис.4.17. Динаміка зміни кількості паркомісць на спеціально відведених комунальних майданчиках м.Львова
Джерело: [247]

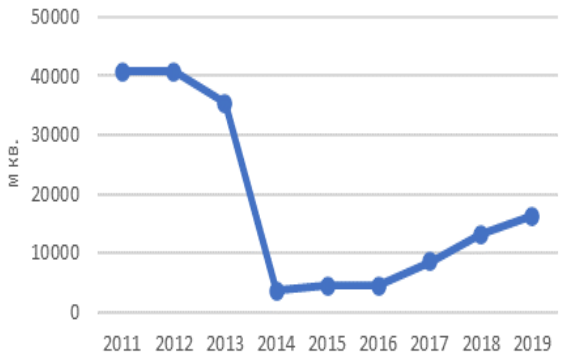


Рис.4.18. Динаміка зміни площі під паркування на комунальних майданчиках м.Львова
Джерело: [247]

Розвиток транспортної інфраструктури передбачає значний обсяг фінансування та тривалий у часі, тому вимагає чіткого визначення пріоритетів і планування. Побутує думка, що реалізувати усі рішення Генерального плану неможливо з огляду на наявну економічну ситуацію та великою мірою недоцільно порівняно з іншими можливостями для розвитку переміщень містом. Вартість робіт, передбачених генеральним планом, складає 100 млрд.грн., натомість реальні річні інвестиції м. Львова в інфраструктуру становлять 14 млн євро [94,197]. Аналіз стану реалізації цілей і пріоритетів вказує на низький рівень фінансування в розвиток транспортної інфраструктури стосовно всіх пріоритетів.

Водночас аналіз стану реалізації цілей і пріоритетів у м. Львові вказує на низький рівень фінансування у розвиток транспортної інфраструктури стосовно

всіх інших пріоритетів. нереалізована система розбудови транспортних розв'язок, передбачених Генпланом для розвантаження центральної частини міста від автомобільного транспорту. Забудова частини територій, на яких їх планувалося розташувати, та незаконна зміна Генплану проектами детальних планів територій вимагає коригування проєктних рішень. Коригування слід проводити з урахуванням транспортної системи агломерації загалом (рис.4.19).

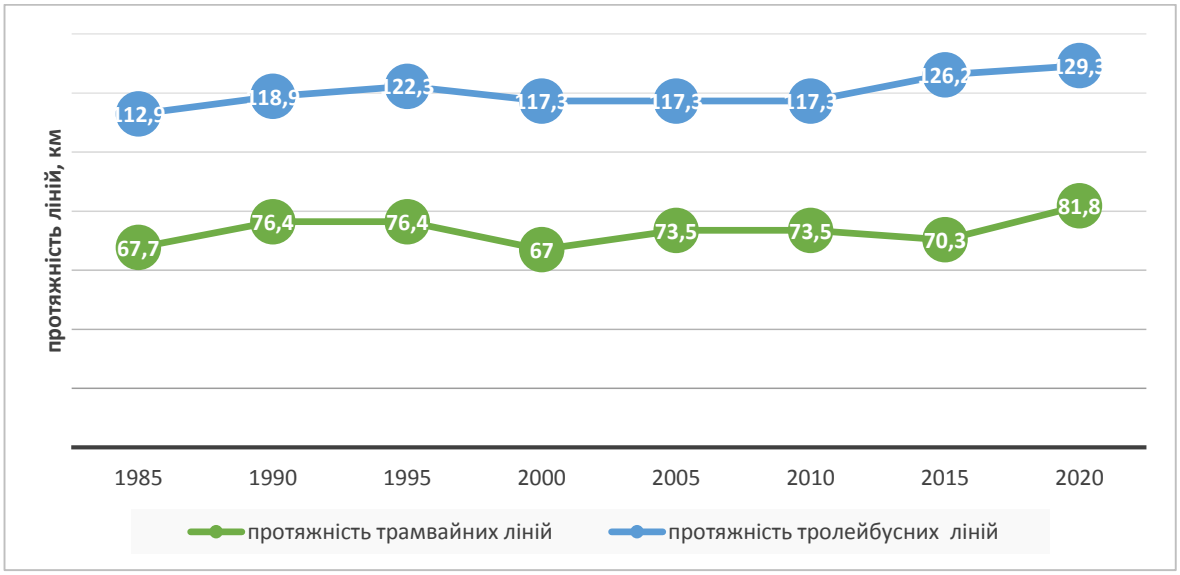


Рис.4.19. Динаміка протяжності ліній електротранпорту м.Львова

Джерело: розраховано автором за [247]

Рухомий склад міського електротранспорту, модернізація колій громадського транспорту оновлюються слабо (рис.4.20).

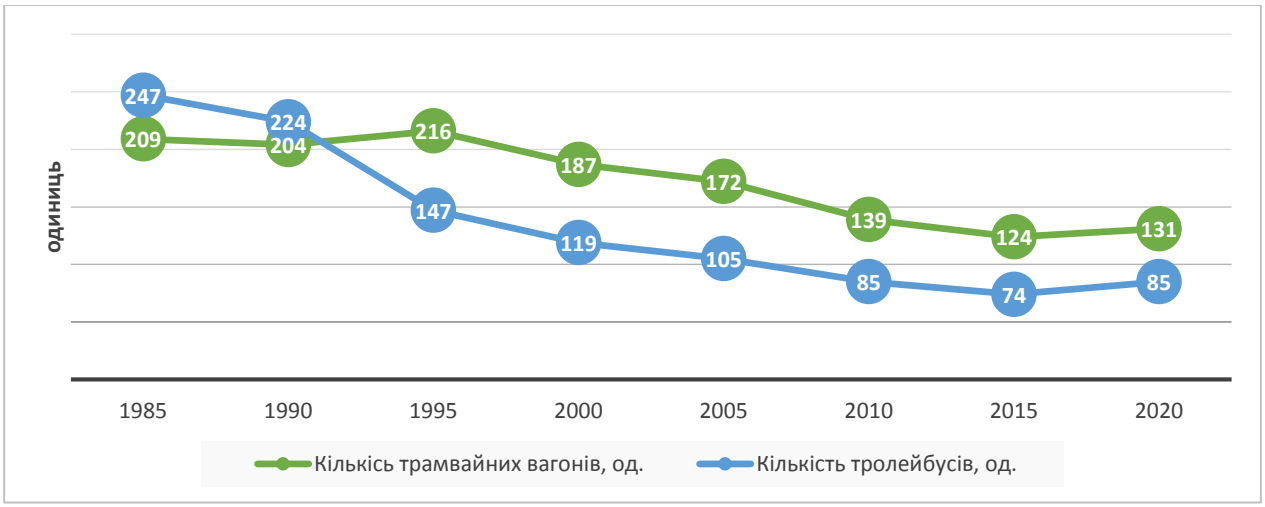


Рис.4.20. Динаміка кількості рухомого складу електронспорту м.Львова

Джерело: [245]

Останнім часом декларуються ідеї щодо розвитку «сталої мобільності» - розвиток велосипедного руху, створення безтранспортних зон в історичній частині міста, зниження автомобільного руху загалом. Обрано підхід створювати "*місто коротких відстаней»,* і відповідно недоцільність розвивати вуличну мережу. Однак це не завжди можливо у великих містах, які акумулюють різні види економічної, соціальної, освітньої та дозвіллєвої діяльності. Забезпечити зростаючий рівень автомобілізації в умовах обмежень геометричних характеристик можна задовольнити та ефективно управляти ним, забезпечивши додаткову пропускну спроможність доріг. Окрім цього, нові дороги потрібні для підтримки регенерації, покращення навколишнього середовища, підвищення безпеки або забезпечення мобільності населення. Попри деяке збільшення рівня користування громадським транспортом все ж *затрати часу*, більша зручність та коротший час поїздок будуть впливати на вибір способу переміщення на користь індивідуального автомобіля (рис.4.21).

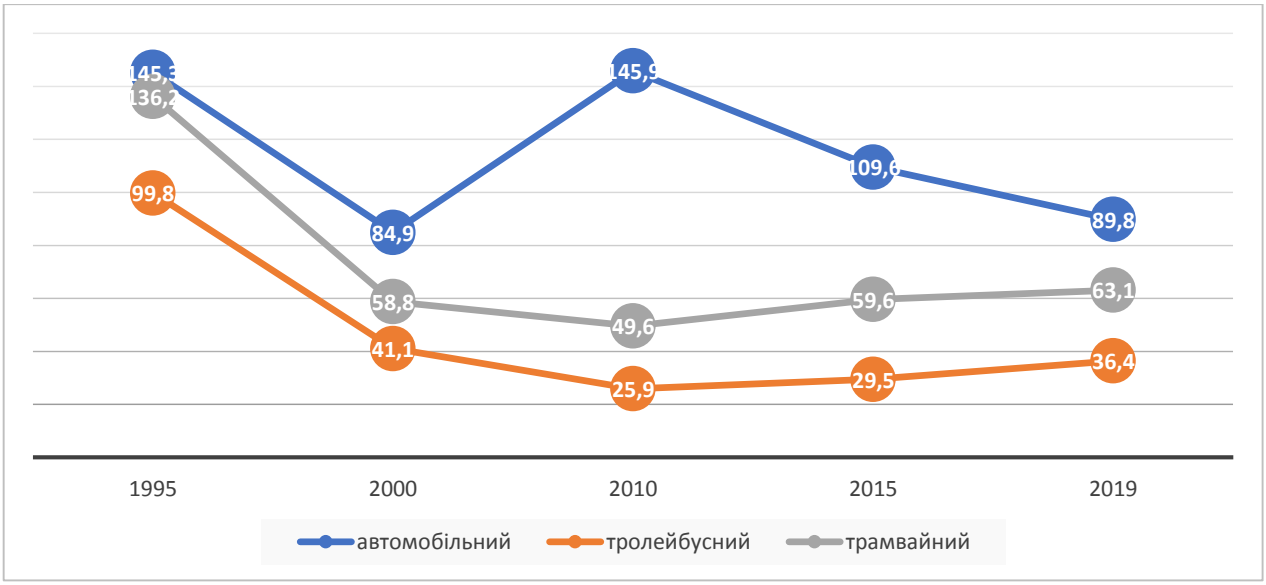


Рис.4.21. Перевезення пасажирів за видами транспорту у м. Львові

Джерело: рохраховано автором [245]

Навіть при більшій локальній ефективності постає потреба розвантажити центральну частину міста від зростаючого рівня автомобілів. Крім цього для компактних систем, до яких належить м. Львів, це об’єктивна перевага, яка містить і негативні наслідки — компактні системи позбавлені достатніх територіальних

ресурсів, у т.ч. для реформування і розвитку транспортних систем. Це накладає обмеження та особливі вимоги до збереження ресурсів та резервування територій, у т.ч. для транспортної функції, які зараз забудовуються під інші функції.

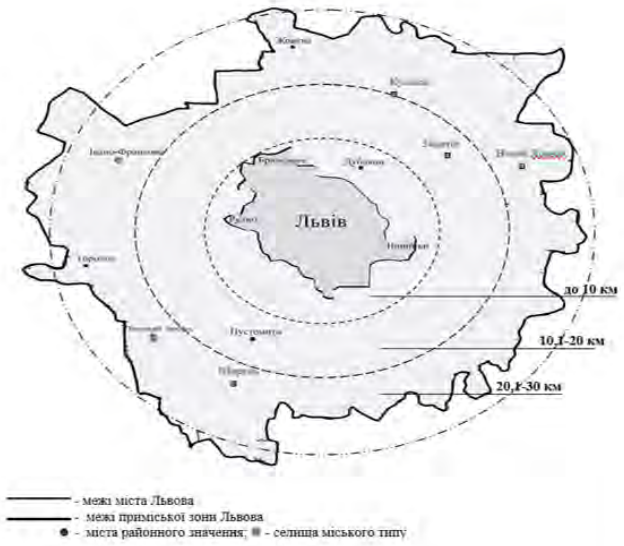
Відсутність досвіду проєктування велоінфраструктури у м. Львові та пріоритет планування для руху авто призвели до того, що перші велодоріжки збудовано за залишковим принципом, провокуючи конфлікт з пішоходами, та вони виявились недостатньо зручними для щоденної їзди на велосипеді. Це також сприяло значній фрагментації веломережі. Передбачалося будівництво 268 кілометрів велоінфраструктури до 2020 року, станом на 2019 рік збудовано близько 100 кілометрів велоінфраструктури (велодоріжок, велосмуг тощо), що становить 45% від запланованих до 2020 року. До 2015 року місто практично не реалізовувало окремі велоінфраструктурні проєкти, велоінфраструктура будувалась разом із реконструкціями ділянок вулиць [197].

Світовий досвід застосування економічних механізмів регулювання сфери транпорту в містах доводить дієвість підходів, проте не є визначальним. Головними елементами, щодо яких здійснюється економічне регулювання у сфері транспорту є: інтенсивність транспортного руху (кількість транспортних засобів на смугу в год.), вартість поїздки, затрати часу. Відповідно існує низка технічних прийомів, які здатні скоротити витрати часу, а саме: збільшення пропускної здатності доріг, організація руху, розбудова транспортних розв’язок тощо. Відповідно практикують такі види економічних інструментів: податок на інтенсивність транспортного руху (на вартість транспортного засобу, на час поїздки, маршрут поїздки), податки на пальне, субсидіювання громадського транспорту, збір за паркування транспорту. В Україні мешканці міст прагнуть економити не на поїздках, а на переході до більш компактних і економічних моделей автомобілів. Подорожчання бензину не привело до розвитку громадського транспорту, що очікувалося. Так у Європі високі рівні податку на реєстрацію пального та транспортних засобів, що робить власність та експлуатацію автомобіля дорогими. У Сінгапурі, крім високих щорічних податків на автомобілі, існує система квот на транспортні засоби. Ці заходи, в

поєднанні з якісним громадським транспортом, обмежують користування автомобілем. У Лондоні введення для в'їзду в центр міста в години пік у денний час призвело до скорочення руху автомобілів та покращення якості місцевого повітря. І навпаки, для заохочення використання транзиту такі країни, як Канада та США, надають податкові відрахування на вартість транзитних перепусток, а багато університетів надають своїм студентам знижки на транзитні перепустки [152].

2) Урбанізаційні процеси та загострення відносин міст з оточенням. У сьогоднішніх умовах можливості вирішення територіального розвитку міста значно ускладнюються в силу зміни характеру зв’язків між містом і оточенням, відповідно ускладнилися можливості вирішувати питання розміщення інфраструктурних систем міста на приміських територіях.

Оцінюючи процес субурбанізації в приміській зоні Львова, можна зазначити його погано регульований характер. Спостерігаємо структурні зміни приміських територій у напрямі ущільнення забудови. Виділяються три типи територій з різним рівнем активності процесів урбанізації – високо активні, середньоактивні і з найменшою активністю (рис.4.22).



	Характеристика процесів урбанізації
I тип	території і поселення, які мають високий рівень активності процесів урбанізації й охоплюють сільські ради, розташовані від міста Львова в радіусі до 10 км, безпосередньо межують з містом; вирізняються найвищою кількістю урбанізованих територій у загальній структурі використаних земель — близько 30% від площі відповідних сільських рад. Пов’язано це з фактом, що такі території розташовані близько до міста, мають найбільшу кількість мешканців, які проживають тут постійно, зокрема і тих, хто переїхав зі Львова — велика частка їх поселилася тут після 1990 р.
II тип	*II тип* — з середнім рівнем активності процесів урбанізації. Частка забудованих земель — до 10% загальної площі. Характерним є використання земель для товарного сільськогосподарського виробництва, підсобного господарства, селянського фермерського господарства у більш віддалених сільських радах, які знаходяться на відстані до 15 км від Львова.
III тип	з низьким рівнем активності процесів урбанізації, що зумовлено значною віддаленістю від міста (до 20 км) та низьким напливом мігрантів зі Львова. Для цих територій характерним є високий рівень залісненості, значний відсоток сільськогосподарських угідь, нижча щільність населення. Житлова забудова переважає лише в містах, наприклад, Жовква, Городок, смт Івано-Франкове, Щирець, Великий Любінь.

Активація Windows
Перейдіть до розділу "Нал

Рис.4.22. Урбаністичні процеси на приміських територіях м.Львова

*Джерело: авторська розробка

Урбанізаційні процеси, що поширюються на приміські території, пов'язані міграційних процесами, зокрема забезпечення кількісної та якісної відповідності між потребами мешканців та можливостями їх задоволення в межах самого міста і приміської зони; з тенденцією підвищеного попиту з боку суб'єктів економічної діяльності, які намагаються використовувати для розміщення своїх об'єктів сприятливі умови приміської зони з огляду на можливу економію витрат, пов'язані з розміщенням інфраструктурних функцій самого міста, проявляються в особливостях землекористування приміської зони, що впливає на структурні зміни території, супроводжуються збільшенням навантаження на навколишнє середовище шляхом будівництва житла, знаходить своє відображення в показниках руху населення і щільності населення приміської зони. Функції, які традиційно виконували приміські території, поступово витісняються житловими, що не тільки спричиняє активізацію цього процесу, а й визначає напрям подальшого розвитку міста [24].

Для м. Львова необхідність територіального розширення постає у зв'язку із надкомпактністю просторової структури міста. Щільність населення в межах Львова становить 4500 чол./км^2 території і є однією з найбільших серед таких міст як Відень, Краків, Вільнюс, Прага, Будапешт та ін. (табл.4.2.). Брак територіальних ресурсів міста, відсутність комплексно підготовлених ділянок для забудови виводить на особливе місце питання оптимізації відносин міста із прилеглими територіями. У межах цих територіальних ресурсів місто не може ефективно виконувати свої функції та відповідати ролі регіонального центру Західного регіону України (табл.4.3.).

Львівська область відноситься до найважливіших з точки зору планувального каркасу держави. Планувальний каркас області має лінійно-вузлову урбанізовану структуру, яка формується в результаті перетину двох головних напрямків підвищеної урбанізації та транзитного руху: Схід – Захід, а також Північ – Південь. У структурі урбанізованого планувального каркасу території області лідируюче положення займає Львівська міська агломерація, яка територіально

Таблиця 4.2.

Порівняння показників щільності Львова з іншими європейськими містами

Місто	Чисельність населення, тис.осіб	Площа, км.кв	Щільність осіб на км кв.
Львів	750, 0*	171 км^2	4385
Краків	771, 0	327 км^2	2357
Лодзь	685,0	293,25 км^2	2094
Відень	1 897, 4	414,9 км^2	45,75
Вільнюс	580,0	401 км^2	1446
Рига	700,0	307 км^2 **	2280
Варшава	1700,0	517,2 км^2	3288
Прага	1309,0	496 км^2	2639
Будапешт	1752,0	525,2 км^2	3337

* Джерело: авторська порівняльна таблиця

**48,5 км^2 — це водні плеса

розвивається. На першому етапі розвитку міста в його структуру увійшли поселення ближнього кола: Винники, Рясне, Рудно, Дубляни, Брюховичі. На сьогодні в зоні активного впливу Львова знаходиться друге коло поселень — Пустомити, Городок, Івано-Франкове, Щирець, та фактично визначається приміська зона Львова, яка потребує адміністративного упорядкування (табл.4.3).

Таблиця 4.3.

Надрайонні системи розселення Львівської області

Надрайонні системи розселення	Територія		Населення	
	тис.км^2	% від області	тис. люд.	% від області
Львівська	12,09	55,3	1672,4	65,8
Дрогобицька	7,0	32,1	641,8	25,3
Червоноградська	2,74	12,6	227,2	8,9
Львівська область	21,83	100	2541,4	100

*Джерело: [41]

У приміській зоні спостерігається наростання конфлікту між урбанізаційними процесами, що відбуваються на цій території, і майбутніми потребами міста-центру. Прилеглі території місто розглядає як вирішення власних проблем та як можливість покращення інфраструктурного облаштування своїх територій, але територіальні громади мають власне бачення

щодо їх використання. На реалізацію цієї мети, а також на вирішення інших нагальних проблем міста передбачалася низка «основних першочергових містобудівних заходів для сталого розвитку м. Львова». Найважливішими серед них вважали такі: резервування територій для містобудівних потреб розвитку Львова, резервування територій для розміщення кладовищ, резервування території для будівництва вулично-дорожної мережі та об'єктів громадського транспорту, укладання угод із приміськими громадами щодо режиму використання територій спільних інтересів і встановлення мораторію на їхнє нецільове використання. Зазначалося потребу в коригуванні межі міста [94].

Відкоригований генеральний план (2008 р.) розглядає Львів у контексті навколишніх територій, де виділяються дві зони: приміського розселення в межах радіуса приблизно 30 км та формування містобудівної системи «Великий Львів» у межах території на відстані 3–5 км від зовнішньої межі. Населені пункти, які розташовані в цьому поясі, поєднані зі Львовом не лише транспортною та інженерною, але й соціальною інфраструктурою, і формують практично безперервне урбанізоване середовище (рис.4.23).

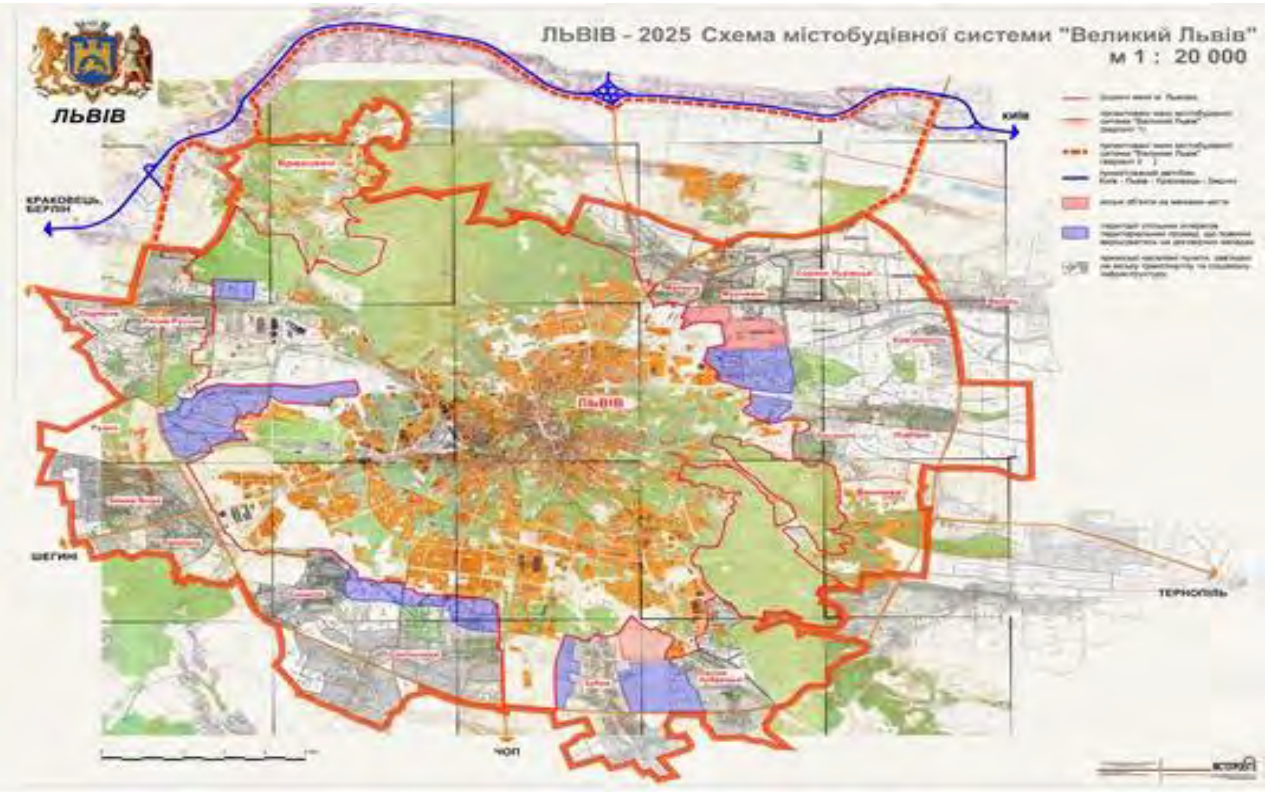


Рис.4.23. Цілі та пріоритети територіального розвитку м.Львова

*Джерело: [95]

Особливості відносин міста і приміської зони виявляють вирішальний вплив на підходи до формування та функціонування економічних механізмів їхнього регулювання. Генеральний план не розкриває ефективних механізмів вирішення проблеми. Як підтверджує світовий досвід, у різних країнах наявні різноманітні правові форми співпраці окремих територіальних одиниць. Така співпраця регулюється цивільним законодавством. До громадських форм співпраці між окремими територіальними утвореннями перш за все слід зараховувати різнотипові зв'язки і порозуміння між територіальними громадами. Останніми роками в Україні розгорнулась дискусія про агломерації, але досі не обґрунтовано ні системи планування, ні правових умов вирішення цього завдання. Питання агломералізації пов'язується з системами управління містами, розширенням автономії органів місцевого самоврядування. Ми перебуваємо на початковій стадії формування сучасної системи самоврядування. Формування агломерації – це насмперед поява можливостей упорядкувати різноманітні зв'язки на території, що виходять за межі самого міста в такий спосіб, аби їх якнайефективніше оптимізувати. Натомість у практиці відносин міста і приміської зони відсутні механізми інтегрованого підходу до питань, що становлять спільний інтерес. Для прикладу, якщо проаналізувати новостворену Львівську територіальну громаду на предмет транспортних комунікацій між Львовом та іншими її складовими, то до більшості з перелічених приміських громад можна потрапити однією з радіальних магістралей і незавершеною кільцевою дорогою навколо Львова. Сьогодні всі ці транспортні артерії закорковані. Тому добирання з центральної частини Львова до будь-якої складової ОТГ займає тривалий і невизначений відрізок часу. Дістатися мешканцеві, скажімо, с. Гряди до середмістя для отримання адміністративних послуг буде складніше, аніж до колишнього райцентру у м. Жовква. Постають ряд питань стосовно пропонованих рішень. Наприклад, щодо додаткових зв'язків між Грядою та Львовом, щодо преференцій для мешканців с. Гряди від залучення цього населеного пункту до Львівської територіальної громади, щодо коштів на вирішення місцевих

проблем. Прицьому незаперечним фактом є збитковість львівських комунальних підприємств і 200 млн євро, необхідних тільки для того, щоби навести лад із львівськими очисними спорудами. А кредитні зобов'язання Львова – це тепер зобов'язання і кожної з приєднаних громад. Те саме стосується мешканців м. Львова, мешканців м. Винники, які стали членами територіальної громади [22].

Передбачена Генпланом містобудівна система «Великий Львів» (див. рис.4.19) пропонувала не механічне збільшення площі міста, а проєктні рішення, які давали б фізичну можливість для оптимізації зв'язків у її межах. За умови реалізації основних, передбачених Генпланом, об'ємно-просторових рішень і законодавчого налагодження системи взаємодії та координації між Львовом і навколишніми громадами можна було б розглядати питання про агломерацію. Натомість механічне приєднання територій, яке вже законодавчо відбулося, загрожує призвести до ще більшого загострення наявних проблем і появи нових.

Таким чином проблема відносин міста з прилеглими територіями - це не лише розпорошене приміське будівництво без технічної й соціальної інфраструктур, вона багатогранніша й характеризується як територіальними особливостями, так і причинами соціально-економічних та інших відносин і взаємодій. Мають місце: необґрунтованість пріоритетів розвитку міста, конфліктність і дисбаланс зв'язків міста, необґрунтованість містобудівних рішень щодо перспектив розвитку, неврахування динаміки чисельності населення, недоліки в забезпеченні запитів приїжджих. Наслідками такої ситуації є погіршення умов для інвестування, зменшення ефективності використання міських територій та приміських земель, руйнування складеної системи розселення, загострення соціальних конфліктів на приміських територіях.

3) Комерційний характер житлового будівництва. Зміни в регіональній структурі національної економіки, концентрація капіталу в великих містах призводять до формування певних міграційних потоків і підвищення ролі великих міст країни. Лідерами у житловому будівництві вже впродовж останніх

5 років є три міста: Київ, Львів, Одеса. Станом на 1.01.2020 р. у цих містах споруджується найбільше об’єктів житлового будівництва: Київ – 616 об’єктів, Львів – 249 об’єктів, Одеса – 162 об’єкти (рис.4.24).

Населення формує попит не тільки на житло різних типів, але і до комфортних умов проживання, в т.ч. і до навколишнього середовища. Покращилася якість споруджуваного житла, з'явилося житло підвищеної комфорту: 5-10 поверховий будинок, який має додаткові якості (більший метраж, планування кімнат, розширена прибудинкова зона, стоянка). Існує такий сегмент як "елітне житло" (житло, в якому забезпеченість площею на одного мешканця становить не менше 40 м^2).

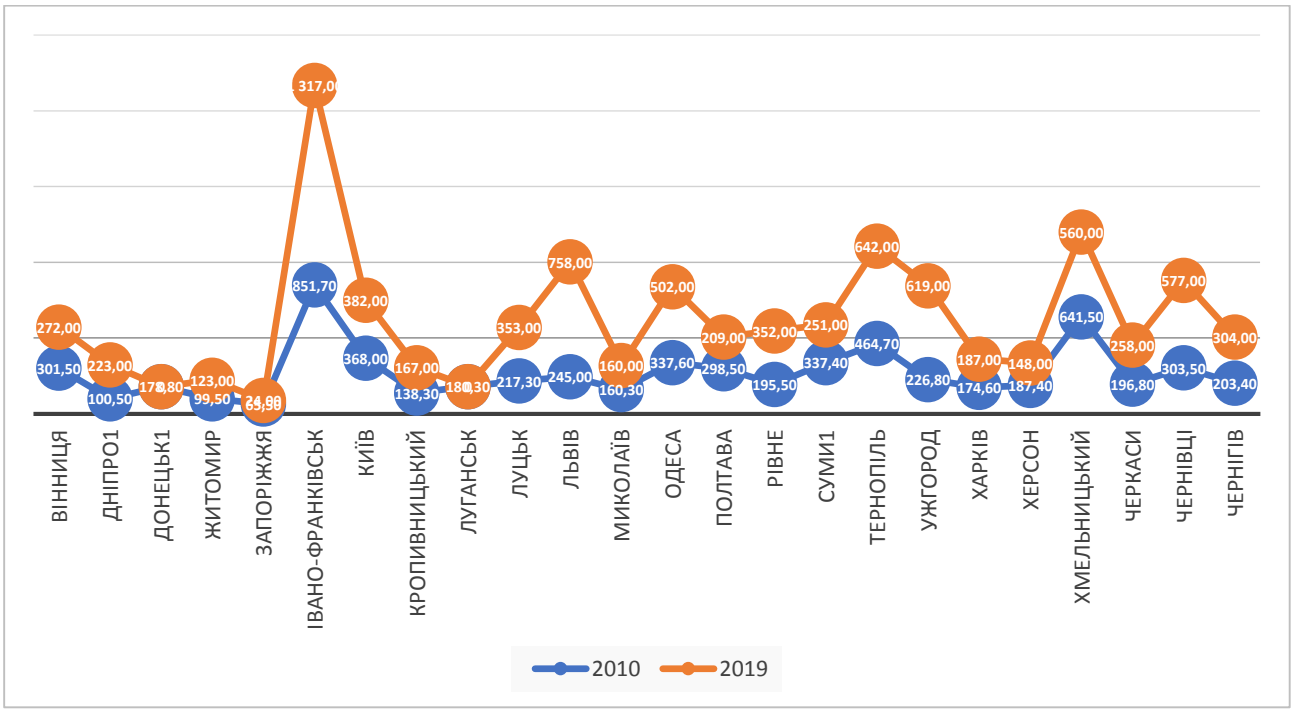


Рис. 4.24. Динаміка прийняття в екслуатацію житла у великих містах України, 2010, 2019 р.р.

*Джерело: [9].

Враховуючи ринковий характер процесів у сфері житлобудування, можна констатувати позитивну динаміку збільшення житлового фонду. Для прикладу, у Львові фактичні обсяги житлового будівництва наблизилися до прогнозованого Генпланом на 2025 рік (4,3 млн. м кв.); із 12,8 на момент складання генерального плану до 16,4 млн. м кв. станом на 01.01.2020 р.), а

рівень житлової забезпеченості мешканців міста зріс з 17,8 кв.м на особу (на момент розробки генерального плану у 2008 р.) до 22,4 кв.м на особу станом на 2020 р. Проте існуючий показник житлової забезпеченості є дуже умовним, оскільки виведений шляхом поділу загальної площі житла на кількість мешканців міста. По факту масового характеру набуло явище інвестування в житло заради збереження власних заощаджень, з метою перепродажу, здачі в оренду (рис.4.25).

Рис. 4.25. Динаміка змін у житловому фонді та житлової забезпеченості Львова в період 1985 -2020 р.р.
*Джерело: [200, 201]

Варто акцентувати увагу на дуже важливій особливості Генерального плану м.Львова, відповідно до якого передбачалося у місті під житлову забудову планувалося виділити 1083,3 га, на яких збудувати житла загальною площею 6683,8 тис.кв.м. Крім цього, передбачалося освоєння територій в межах містобудівної системи шляхом розбудови приміських населених пунктів – Лисиничі, Сокільники, Скнилів, Малехів, Сороки Львівські де може бути побудовано 3-3,5 млн. м кв. житла і розселено додатково ~ 80 тис. мешканців. Принципово важливо наголосити, що такий підхід передбачав розущільненням житлової забудови і освоєння нових територій з будівництвом відповідної інфраструктури, що (рис.4.26).

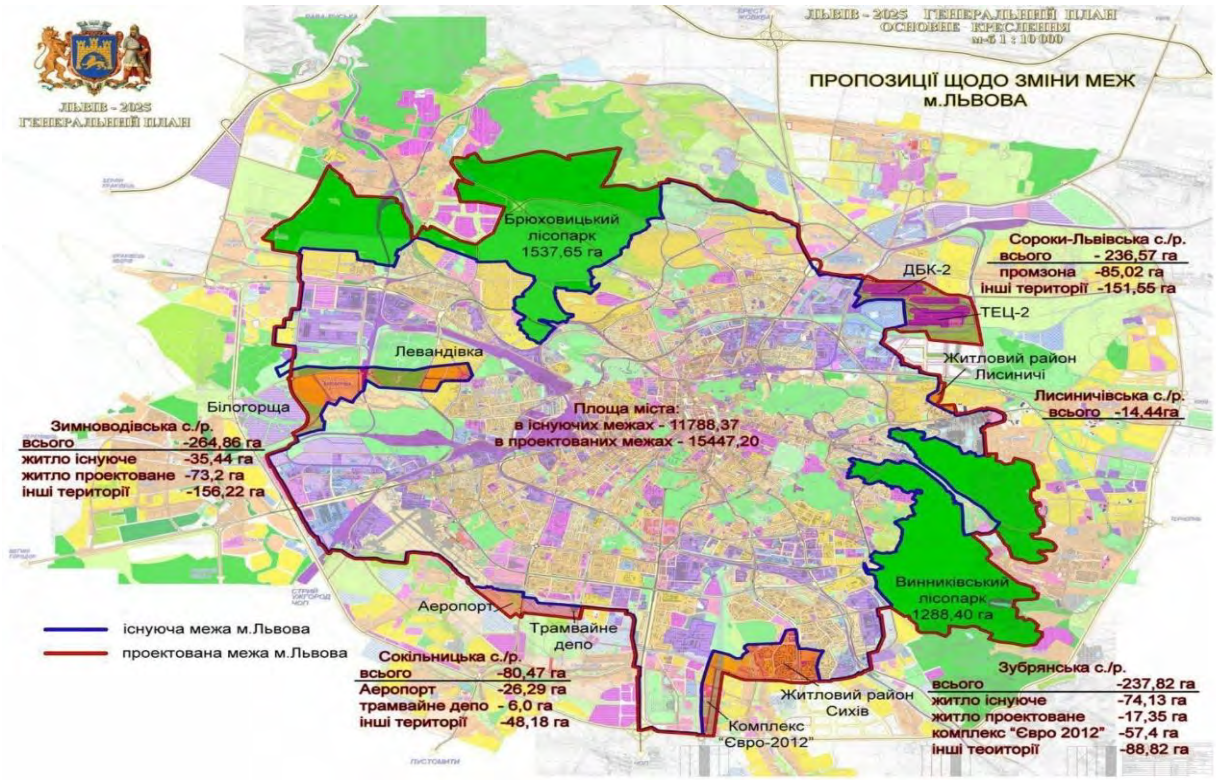


Рис.4.26. Пропозиції Генерального плану м.Львова щодо розміщення житлової забудови

Джерело: [94]

Водночас нове житлове багатоповерхове будівництво ведеться в межах містах, головно в уже сформованих житлових районах, забезпечених інженерно-транспортною інфраструктурою, або за рахунок виробничих і комунальних територій колишньої промислової забудови, характеризується динамічним поглибленням соціальних контрастів, що пов’язується з точковою локалізацією нових житлових апартаментів у старій частині міста та в найатракційніших у містобудівному та ландшафтному плані місцях, що пов’язано передусім із економічною складовою (Додаток З). Ця обставина накладає певні обмеження на житлову політику, водночас призводить до ущільнення забудови і зростання її висотності.

Стосовно житлового будівництва, слід підкреслити, що ефективне вирішення проблем житла в місті підвищує його атрактивність, «притягує» інвестиції та розвиток інших сфер всередині міста. Водночас неузгодження

житлової політики з іншими видами будівництва в місті, зокрема офісів, промислового та будівництва об'єктів соціальної й інженерної інфраструктури створює дисбаланс раціональної організації території. Постають також вимоги збереження історичного середовища, модернізації житлових будинків і реконструкції історичних територій (заміни інженерної інфраструктури, впорядкування благоустрою тощо), що є складовою житлової політики міста. Особлива роль відводиться приміському індивідуальному житловому будівництву, яке в сьогоднішніх умовах є одним із способів населення вирішити свої житлові проблеми. Таке будівництво ведеться в передмістях великих міст. Проблемою індивідуального житлового будівництва є відсутність на територіях повноцінної соціальної та інженерної інфраструктури.

4) Збереження архітектурного середовища. Аналіз та оцінка структури інвестицій у збереження та реставруванні історичного середовища вказує на вкрай низькі обсяги фінансування в історико-культурну спадщину. Зокрема, для м.Львова вимога охорони історичного середовища було визначено одним із головних стратегічних напрямків Львова з огляду на історичну цінність та унікальність міста. У місті зосереджено 11% історичних архітектурних пам'яток України, це приблизно 2500 пам'яток: історії — 285, археології — 11, монументального мистецтва — 87, містобудування й архітектури — 2060; на облік взято 2269 пам'яток архітектури, пам'яток національного значення, занесених у державний реєстр, – 25, пам'яток місцевого значення, занесених у державний реєстр, – 29 [5]. Цю діяльність розділяли на два напрямки: 1) охоронну діяльність (інвентаризацію пам'яток; встановлення умов використання пам'яток, їх територій і зон охорони; режим допустимих і заборонених видів діяльності і нової забудови; контроль за дотриманням режиму використання й охорони); 2) реставраційна діяльність (консервація, реабілітація, реставрація, музеїфікація, ремонт і пристосування пам'яток, відновлення (при відповідному обґрунтуванні) втрачених об'єктів, ліквідація дисгармонійних об'єктів).

Видатки на історико-культурну спадщину бюджету розвитку м. Львова склали: 2017 р. – 1,4%; 2018 р. – 1,6% - катастрофічний показник через

аналогічний стан пам‘яток культури. У бюджеті 2020 року на проектування, реставрацію та охорону пам’яток архітектури міста було передбачено 0,7 млн. грн. До прикладу, у Кракові на цю ж мету, у 2018 році було виділено 76,3 млн.польських злотих, а це у 817 разів більше (рис.4.28).

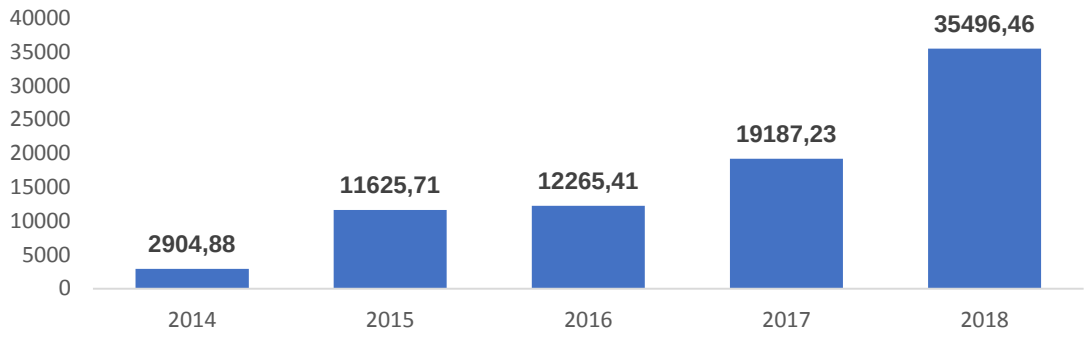


Рис. 4.28. Динаміка видатків на ремонтно-реставраційні роботи з бюджету м. Львова в 2014–2018 роках

*Джерело: розраховано автором за [245]

Не проводились системні реставраційні та ремонтні роботи, центр Львова, в якому налічується понад 2700 історичних будівель, перебуває у поганому стані. Реставрація здійснювалася здебільшого в будівлях, які виконують громадську функцію. Збереження історичної архітектурної спадщини є під загрозою, зокрема через неправильний ремонт або застосування несумісних з пам’ятками архітектури будівельних конструкцій та матеріалів у радянські роки. Відсутні ефективні механізми проведення реставраційних робіт у місцях загального користування житлових будинків (підвали, горища, сходові клітки). Незважаючи на культурну цінність, оздоба фасадів руйнується. Коли з’являється небезпека, що її елементи можуть упасти, — їх демонтують. При цьому частина оздоби руйнується і втрачається назавжди. Поганий стан частин споруди веде до значної втрати вартості всього будинку. За останні роки обрано вектор на просторову концентрацію бюджетних і приватних інвестицій, щоб за короткий термін досягти помітного ефекту в оновленні саме центральної частини міста. Він є вимушеним, оскільки наявних фінансових можливостей міста не вистачає для

одночасного проведення потрібних заходів із модернізації на більших територіях у місті (рис.4.29).

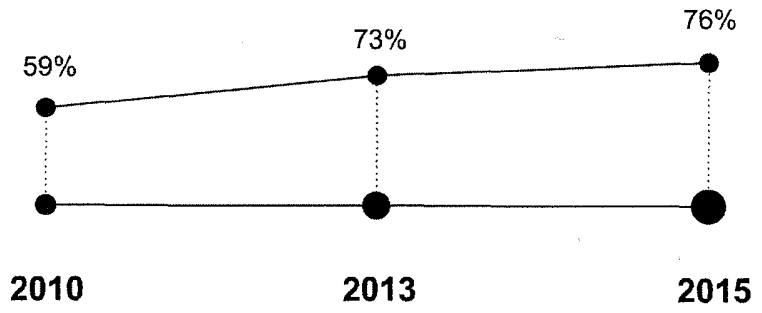


Рис.4.29. Об'єкти культурної спадщини у задовільному і доброму стані

*Джерело: розраховано автором за [245]

Враховуючи хронічний брак коштів на збереження та реконструкцію матеріальної субстанції міст, пріоритетним стає пошук ефективних інвестиційних моделей такої діяльності, можливості залучення недержавних форм інвестицій, міжнародної технічної допомоги та міжнародних організацій для забезпечення утримання пам'яток в належному стані. Особливе місце в структурі інвестицій у збереження історичного середовища Львова належить приватним інвестиціям, які скеровуються в найбільш інвестиційно привабливі об'єкти. Найчастіше об'єкти призначені для готелів, ресторанів, іншої комерційної нерухомості. Після завершення будівництва прибутком інвестора стає продаж отриманої площі чи ведення на них бізнесу. Важливу роль тут відіграє ціна вторинного ринку нерухомості залежно від місця розташування ділянки й об'єкта. Проблемою для таких інвестицій є наслідки, які мають як позитивну, так і негативну дію на інвестиційну привабливість проєкту. Йдеться, зокрема, про отримання згоди мешканців на переселення та компенсацію (у випадку грошової – на основі експертної оцінки вартості житла, що реконструюється), розбіжності в механізмах грошової компенсації мешканцям. Наявні й інші обтяження, наприклад, зловживання зі сторони мешканців будинків, невідрегульованість житлових відносин, порядок вилучення земельної

ділянки під будівництво та прибудинкової території, необґрунтованість пільг для мешканців, процедура зміни власника нерухомості тощо.

7) Охорона природи та підтримання безпечного для життя і здоров'я довкілля. Попри загальний показник скорочення викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря (рис.4.30), у містах проблема якості атмосферного повітря є однією з найгостріших.

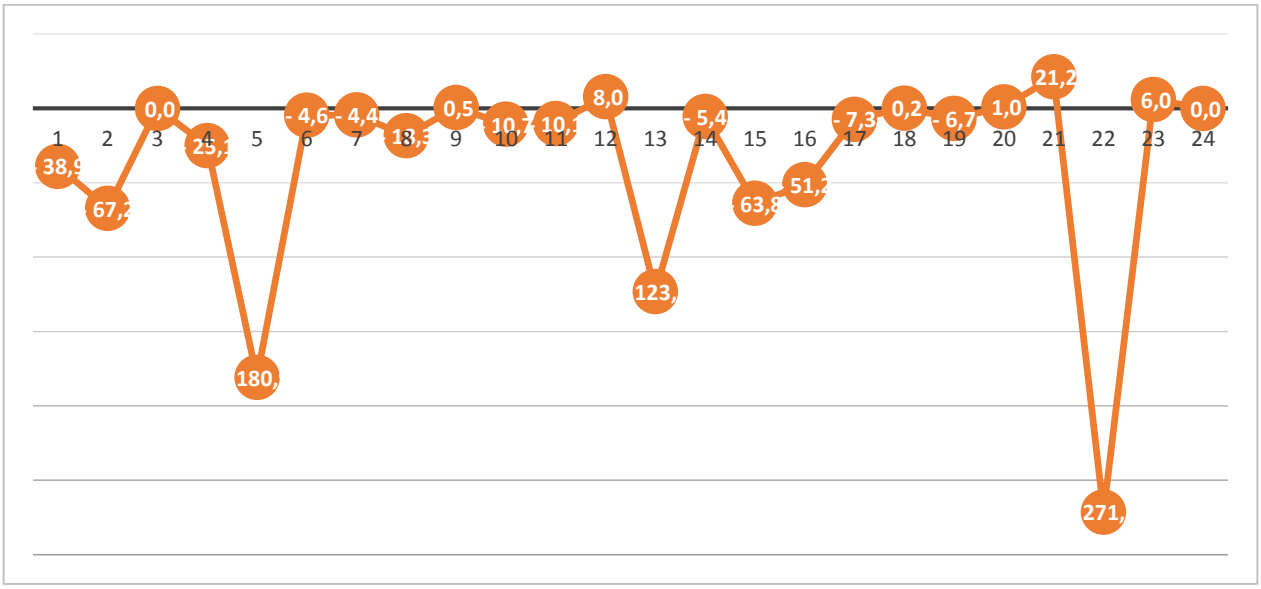


Рис.4.30. Динаміка викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря, тис.т

*Джерело: [202]

Значний вплив на навколишнє середовище справляють стаціонарні джерела (промислові підприємства), на які припадає 60% викидів забруднювальних речовин в атмосферу; 40% викидів надходять від автомобільного транспорту, зростання викидів якого створює передумови до істотної зміни клімату [191]. В окремих містах, наприклад у м.Києві, джерелом найбільшого забруднення в столиці — майже 95% — є автомобільний транспорт.

Екологічні проблеми йдуть від порушень у забудові та невпорядкованих транспортних навантажень, нераціонального використання природних особливостей і ресурсів міста; неконтрольованого ущільнення забудови і зростання антропогенного впливу на природні комплекси.

Наведемо окремі приклади негативного впливу неконтрольованого ущільнення забудови на сьогоднішню ситуацію та загроза для майбутнього Львова:

1) інтенсивна забудова долини Полтви — єдиного природного «каналу» провітрювання центру Львова, що розташовується в межах Львівської улоговини, яке ведеться сьогодні, матиме негативні екологічні наслідки для міста і його центральної частини в майбутньому. В усіх містобудівних документах попередніх десятиліть передбачалось збереження цього екологічного коридору. В сьогоднішніх умовах ця територія забудовується високоінтенсивно багатоповерховою житловою забудовою по всій території. Відповідно, знищується єдиний екологічний коридор міста, через який провітрювалася не лише розташована в улоговині центральна частина, а й більша частина міста загалом. Це викличе в майбутньому погіршення екологічної ситуації комфорту в місті, й насамперед у його центральній та серединній частинах.

2) Висотні будівлі підвищують ризики техногенних катастроф чи терористичних актів. Повинна відбутись оцінка ризиків. З іншої сторони, ущільнення пов’язується із суперечностями, багато з яких можна виразити кількісно або оцінити лише якісно. Це стосується безпечності й оцінки ризиків, які оцінюються за: ймовірністю подій та наслідками подій. Питання безпеки для високощільної забудови вже сьогодні пов’язуються з клопотами так званих «мінувань» супермаркетів, вокзалів та інших місць високої концентрації людей (евакуювати людей, здійснити перевірку, гарантувати безпеку).

На фоні загострення проблеми атмосферного повітря озеленення в містах втрачає екологічну, культуротворчу й соціальну функції, а також естетичні якості, погіршується стан повітря. Система озеленення стала першою жертвою на шляху розширення міської забудови. Про це свідчать приклади з м. Львова, де, незважаючи на громадський протест, вирубують зелені смуги для капітального будівництва. Аналіз засвідчив, що за наявності значних територій для розширення рекреаційно-паркових просторів фактично погіршилися умови для масового відпочинку населення в лісопарковій зоні Львова. Найцінніші природні компоненти місцевості стали основними об’єктами масової неорганізованої рекреації і вже мають виражені ознаки деградації природного ландшафту. Окреслились й інші негативні тенденції в освоєнні та використанні жителями

озеленених територій: захоплення ландшафтно-цінних ділянок під самовільне будівництво, гаражів та автомобільних стоянок, перетворення тальвегів у сміттєзвалища, влаштування на важливих візуальних зв'язках природного довкілля маловиразних архітектурних об'єктів.

Виникла потреба в діях з формування і розвитку взаємопов'язаної системи впорядкування зелених просторів міста на основі комплексного підходу до їхнього облаштування і впорядкування. Як показує світовий досвід, що, вирішуючи проблему екосистемних послуг для міст, потрібно враховувати прилеглі території, - це особливо важливо для великих міст, в складі яких після їхнього розширення виявилися нові екосистеми, зокрема лісові. Необхідна єдина політика розвитку агломерації. Для прикладу у м.Львові є низка чинних парків і скверів, а також Винниківське та Брюховицьке лісництво, які надаються на перетворення у місця загального відпочинку. Збереглася значна частина насаджень у приватному секторі забудови. Деякі з колишніх промислових територій можна зарезервувати під зелені зони. Транспортні розв'язки та паркінги можуть розвантажити місто, ліквідувати затори на дорогах, а відтак зменшити шкідливі викиди від рухомих транспортних засобів.

3) Невирішеність проблем санітарної очистки міст. У державі зростає кількість вивезених на сміттєзвалища твердих побутових відходів, обсяг яких збільшується щороку орієнтовно на 4 млн. м^3 (табл.4.5).

Таблиця 4.5.

Основні показники утворення та поводження відходами в Україні

Показники	**2010**	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**
Утворено, тис.т	425914,2	312267.6	295870.1	366054.0	352333.9
Утворено відходів ш одну особу, кг	9285	7288	6934	8616	8335
Накопичено відходів протягом експлуатації у місцях видалення відходів на кінець року, млн.т	13267.5	12505.9	12393.9	12442.2	12972.4
у розрахунку на 1 км* на території країни, т	21984.2	21692.8	21495.6	21579.3	22498.9
у розрахунку на одну особу, кг	289236	291888	289274	292857	306896

*Джерело: [200]

Тверді побутові відходи захороняються на 6700 сміттєзвалищах і полігонах загальною площею близько 9 тис. га. Лише 3,5% твердих побутових відходів спалюють на двох сміттєспалювальних заводах. Значну загрозу для довкілля становлять медичні відходи, які містять небезпечні патогенні та умовно патогенні мікроорганізми [53]. Серед твердих побутових відходів збільшується кількість відходів, які не розкладаються, вимагають великих площ для складування. На сьогодні, 243 сміттєзвалища (5,8% від їх загальної кількості) є перенавантажені, а 1187 сміттєзвалищ (28,5%) не відповідають нормам екологічної безпеки [202]. Питомі показники утворення відходів становлять орієнтовно 220–250 кг/рік на одну особу, а у великих містах – 330–380 кг/рік. 94 % побутових відходів захоронюються на полігонах та сміттєзвалищах, тому втрачаються мільйони тонн ресурсоцінних матеріалів, які потенційно можуть бути повернуті в економічний обіг та слугувати сировиною для вироблення нових товарів [51,53,231].

Для Львова питання утилізації відходів є одним із найгостріших. Побутове сміття вивозять на міське сміттєзвалище площею 33,3 га, що розташоване за 25 км від Львова. Чинне сміттєзвалище було відкрито у 1956 р. Термін його експлуатації закінчився ще 1.01.2006 р. Тобто його було офіційно закрито від 1 січня 2006 року, а фактично воно припинило приймати львівське сміття після пожежі та загибелі там рятувальників 30 травня 2016 року [38]. Сміттєзвалище м. Львова стало активним джерелом забруднення навколишнього середовища, загрозою для здоров’я мешканців цих територій. Зараз назріла гостра необхідність будівництва сміттєпереробного заводу.

Питанням санітарної очистки значну увагу приділено в стратегічних документах державного і регіонального рівня, які спрямовані на розв’язання критичної ситуації, яка склалася з утворенням, накопиченням, зберіганням, переробленням, утилізацією та захороненням відходів на території України. У схемі планування Львівської області - усунення екологічних наслідків життєдіяльності людини (побутових відходів) вирішуватиметься шляхом будівництва сміттєпереробних підприємств. Передбачено розмістити на

території області та в м. Львові вісім підприємств такого профілю (потужністю 70–100 тис. тонн). У Стратегії Львівської області рішення такого завдання пов'язано зі створенням комплексної системи поводження з відходами: введення в експлуатацію сміттєсортувальних ліній та інноваційних сміттєпереробних комплексів усіх видів відходів; реалізація заходів із закриття, рекультивації, подальшого догляду і моніторингу наявних полігонів побутових відходів.

Проблема має системний характер, на її виникнення й загострення вплинули: неефективність діяльності та корумпованість міських влад у її вирішенні; конфлікт інтересів потенційних інвесторів, влади та місцевих мешканців; неефективний моніторинг процесів у місті, у т.ч. екологічних; зміна соціально-економічних відносин міста з прилеглими територіями тощо. Ця ситуація викликає протести мешканців навколишніх сіл, які вимагають закриття сміттєзвалища, а його територію оголосити зоною надзвичайної екологічної ситуації. Причинами конфлікту в цій сфері стали зосереджені в неузгодженні інвестицій у будівництво й витрат на підготовку території, їх довгостроковим характером, що слабо відображається в інвестиційних обґрунтуваннях; відсутності науково обґрунтованих відрахувань на розвиток інфраструктури; необґрунтованості містобудівних рішень щодо експлуатації міського середовища в перспективних документах розвитку міста. Мають місце зволікання з будівництвом нового полігону твердих побутових відходів.

6) *Зношеність інженерно-технічної інфраструктури*. Необхідність модернізації інженерно-технічної інфраструктури виникає внаслідок значного рівня зношеності інфраструктурних мереж, частка яких становить 60,5 %. Аварійними є 33 % водопровідних мереж. Втрати та технологічні витрати води в системах централізованого водопостачання становили 35% відсотків поданої в мережу води. Серед каналізаційних мереж аварійними є 37,7% [53]. Унаслідок зношеності основних фондів збільшується середній рівень втрат води в мережах, посилюється загороза аварійних ситуацій [88,89]. Як і у випадку з вулично-дорожньою мережею в містах нерідко спостерігається перевантаження цих ліній

і підстанцій, зношеність інфраструктурних мереж, що вимагає проведення системи реконструкції застарілих систем.

Загальна довжина водопровідної мережі м. Львова зросла за десять років на 544,78 км, тобто майже на 30%. Мережа водовідведення зросла на 230,5 км таким самим чином, як і мережа водопостачання, – за рахунок прокладення внутрішньоквартальних і внутрішньодворових мереж при масовому житловому будівництві. Якщо протяжність водопровідної мережі збільшилася на 30%, то централізованих теплових мереж практично не змінилася. При цьому навантаження на окремі каналізаційні колектори суттєво зросло (рис.4.30).

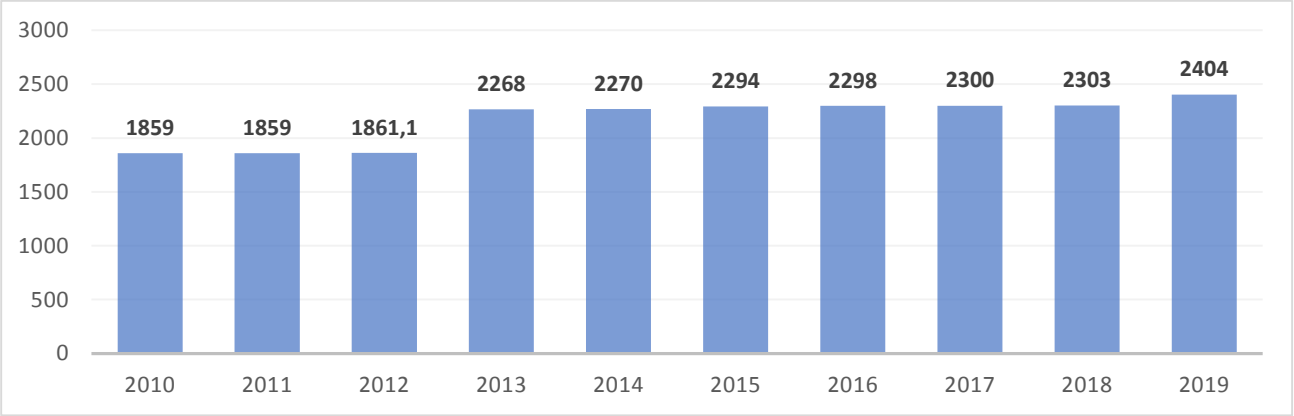


Рис.4.31. Загальна протяжність мережі водопостачання (у т. ч. водогонів, вуличної, внутрішньоквартальної та внутрішньодворової водопровідної мережі) становила (км)
Джерело: [201]

Станом на 2008 р. зношеними та аварійними вважають: 76% магістральних водогонів (505 км); 64,6% вуличної водопровідної мережі (590 км); 89,7% внутрішньоквартальної та внутрішньодворової водопровідної мережі (220 км); 31% головних колекторів (21 км); 30% вуличної каналізаційної мережі (103 км); 32% внутрішньоквартальної та внутрішньодворової каналізаційної мережі (74 км) [244]. Станом на 01.01.2020 р. зношеність мережі водопостачання і водовідведення дещо зменшилась і становить відповідно 56 і 26% (рис.4.31).

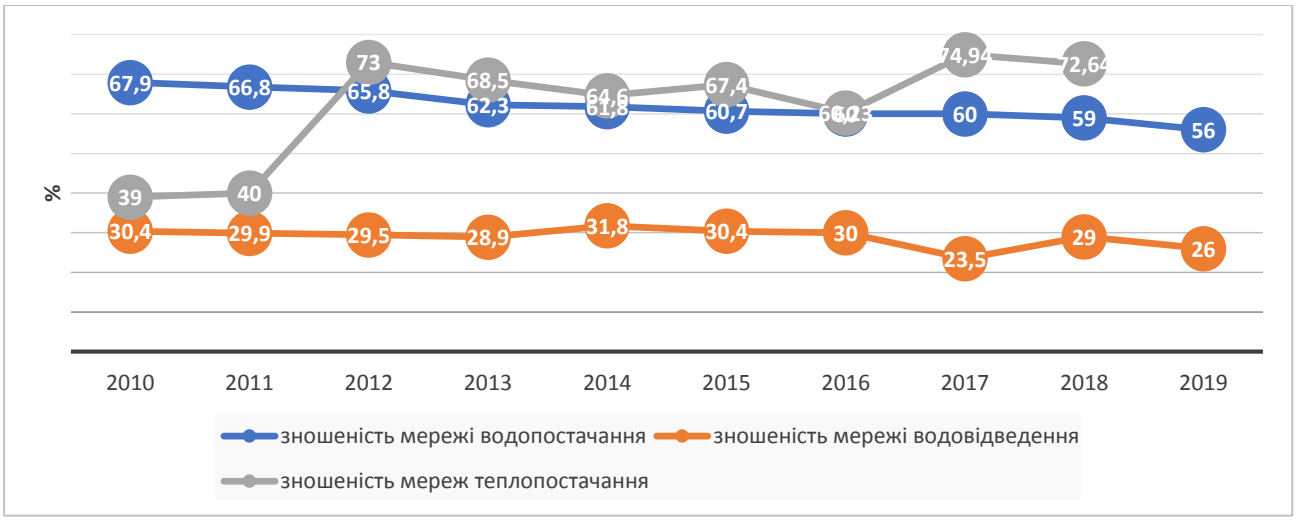


Рис. 4.31. Рівень зношеності інженерних мереж м.Львова

Джерело: [200]

Таке «покращення», знову ж таки за логікою статистичних даних, відбулося не завдяки вкрай необхідним замінам зношених водопровідних мереж, а через збільшення їх загальної протяжності шляхом під‘єднання новозбудованого житла до чинних мереж. А фактична зношеність лише зросла: якщо в 2010 році зношеними були 1262,74 км водопровідних мереж (1859,7 х 67,9%), у тому числі магістральних водогонів; у 2019 році довжина зношених мереж уже становила 1346,5 км (2404,48 х 56%). Аналогічно як і у випадку водопостачання порівняємо абсолютні величини мереж водовідведення. У 2010 році зношених мереж було 194,3 км, а у 2019 – 226,2 км.

Незважаючи на це, за офіційними даними, аварійність мережі водопостачання зменшилася: від 3,42 аварії на 1 км у 2010 р. до 2,34 аварії на 1 км у 2019 р. [201], проте якщо звести ці показники до фактичних, то в 2010 р. відбулося 6360 аварій (3,42 х 1859,7), а в 2019 р. — 5626 аварій, тобто 17,4 та 15,4 аварій кожного дня відповідно [21]. Кількість аварій у мережі водовідвення зросла з 1703 випадків у 2010 р. до майже 3 тис. випадків на рік у 2018 р. і 2019р.

Картину аварійності водопровідних мереж можна проілюструвати частотою звернень (одиниць) на гарячу лінію міста щодо витоків води (рис.4.32).

Рис.4.32. Витік і невраховані втрати води і частота звернень (одиниць) на гарячу лінію міста щодо витоків води у м.Львові

*Джерело: [201]

У 2019 році загалом було зафіксовано 252 253 таких звернень, тобто 691 дзвінків на день. У структурі звернень на гарячу лінію 2019 року зафіксовано такі: транспорт – 11,78%; житлово-комунальне господарство – 44,83%; водопостачання – 4,79%; електропостачання – 8,23%; теплопостачання та опалення – 9,57%; порушення громадського спокою – 1,24%; благоустрій (зелені насадження, дорожнє покриття, дощоприймачі тощо) – 4,97%; витоки води – 2,43%; вуличне освітлення – 2,38%; робота ліфтів – 6,9%; проблеми з газом – 0,11 %; проблеми вуличної каналізації – 0,66% [200].

Стосовно інженерної інфраструктури необхідно зауважити, що детального опрацювання потребують питання активного вирішення зношеності інфраструктури. Значний відсоток об’єктів інфраструктури, зокрема з енергозабезпечення та інженерних мереж, перебуває у незадовільному стані; зношеність основних фондів (засобів) системи енергопостачання міста. Зношеність і аварійність інженерних мереж загрожують енергетичній безпеці міста. Необхідне комплексне вирішення проблем енергозабезпечення в межах агломерації. Неефективне енергозабезпечення призводить до зайвого фінансового навантаження на мешканців міста та перешкоджає побудові екополіса.

Оцінюючи розробку генерального плану як високопрофесійну роботу, зупинімося на такому: генеральний план – основний документ, що регламентує соціально-економічний та територіальний розвиток міст. Важливою складовою розробки генеральних планів є врахування ресурсів та умов, які суттєво впливають на розвиток міста (територіальних, водопостачання та умови водовідведення; умови екологічного стану, транспортні зв'язки, енергозабезпечення, трудові ресурси та переорієнтація містобудівних вирішень на нову ресурсозберігаючу спрямованість, поліпшення міського середовища та довкілля).

Водночас оцінка соціальної ситуації, інвестиційних очікувань, економічних потреб суспільства в сучасних суспільно-політичних умовах також гостро ставить за необхідність переоцінки закладених Генеральних планом проектних рішень, що зумовлюється змінами пріоритетів економічної діяльності, які змістились у невиробничу сферу; інтенсифікацією процесів субурбанізації на територіях сільських рад, які прилягають до міста, що вимагає розгляду питань планування території на стадії містобудівного проєктування (генплану) в межах містобудівної системи, що активно на сьогодні формується. Виникає необхідність змінити основні завдання розробки генерального плану як документа, що визначає цілі розвитку міського середовища та стратегію досягнення цих цілей. Тому необхідно розглядати можливість розвитку міста з точки зору ресурсів і інвестицій та вирішення проблемних ситуацій: розробка та прийняття законодавчої та нормативної бази; розширення міжнародного співробітництва; оновлення інформації обґрунтування шляхів розвитку міста на основі прогнозів містоутворювальної бази та демографії; прогнозу екологічних наслідків розвитку промисловості міста та його виробничої інфраструктури; спрощення процесу погодження, експертизи та затвердження проєктної документації.

4.3. Проблема неузгодженості реалізації цілей стратегій та генеральних планів розвитку міст

Аналіз реалізації цілей стратегій та генеральних планів розвитку міст з урахуванням новітніх викликів та можливостей, що постають перед містами, є підставою для висновків про весь набір «кризових» ознак урбанізації. Отож перейдімо до повного синтезу й узагальнення оцінки шляхів реалізації соціально-економічної і просторової політики в містах:

Розповзанння території забудови без належного інфраструктурного розвитку. Ця особливість нівелює ефективність економіки урбанізованої системи в довгостроковій перспективі та блокує його сталий розвиток, обмежує можливості використання інвестиційного потенціалу приміських територій.

Відсутність проектів комплексної забудови ділянок. Така ситуація знижує (обмежує) можливості забезпечення соціально-побутовими послугами, реалізації громадських інтересів мешканців території; обмежує майбутнє включення територій забудову в єдину комунікаційну систему регіону (міста): проведення інженерної підготовки, спорудження зовнішніх інженерно-транспортних мереж, об'єктів соціальної сфери, житлових будинків, інших об'єктів будівництва, а також благоустрою територій; знижує можливості комплексної реконструкції кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду.

Неконтрольоване ущільнення забудови. Переосвоєння й ущільнення має відбуватись з дотриманням норм і вимог всього міста чи району, а не лише окремої ділянки (вимог озеленення, транспортної й інженерної інфраструктури).

Розрив зв'язків між економікою і рівнем урбанізації. Домінування ринку загострює проблему нерівності, що проявляється стосовно всіх складових систем: просторової, економічної, соціальної.

Слабкий рівень прозорості роботи влади. Відсутність ефективних інституційних механізмів, у т.ч. інформаційного забезпечення викликає постійні

конфлікти і протести зі сторони мешканців, часто стає перешкодою ефективного вирішення завдань розвитку.

Загострення екологічних проблем. Системне невирішення проблем транспорту, озеленення, утилізації відходів загострює екологічну складову, суттєво впливає на здоров'я мешканців міст;

Некваліфікована й низькооплачувана праця. Найбільш талановиті, працьовиті й підприємливі емігрують, а професор в Україні заробляє менше, ніж збиральник полуниці в Польщі;

Скорочення людського капіталу. Бюджет одного лише Мюнхенського Технічного Університету становить 1,3 млрд євро на рік, що не набагато менше, ніж увесь освітній бюджет України.

Майнова поляризація. Виділяються «анклави біди» й «оази багатства». «Анклави біди» репрезентують старі будинки та райони, які виникли на зламі XIX–XX ст. «Оази багатства» виникають ще в дорадянську епоху отримують свій розвиток у соціалістичний і постсоціалістичний періоди.

Обмеження доступу до територій (пішохідних зон, громадського простору). Виникають внаслідок ущільнення забудови, особливо це стосується територій зі складеною архітектурою (історичні центри міст). Такі території зазнають посилення просторового безладу і вилучення громадського простору. Між старі будинки вставляють немасштабні «пломби» незвичних форм і деталей. Особливо така ситуація загострюється в просторах з високою історичною цінністю забудови, де формуються вимоги до поверховості й архітектури житлових будинків у межах, прилеглих до охоронних зон історичного центру міста.

Результат непродуманих рішень у соціально-економічної і просторової політики у розвитку урбанізованих систем – втрата економічного потенціалу, і зниження комфортності життя населення, попри певну візуальну позитивну динаміку соціально-економічних показників (рис.4.33).

Рис.4.33. Цілі і пріоритети соціально-економічного і просторового розвитку м.Львова

*Джерело: згруповано автором

Завдання стратегічного планування – це насамперед спрогнозувати як розвиватиметься урбанізована система в довгостроковій перспективі. З огляду на важливість і пріоритетність соціально-економічного розвитку окремих сфер в містах, що виявлено на етапі аналізу реалізації стратегій соціально-економічного розвитку м.Львова планування системи водопостачання, поводження з побутовими відходами, розвиток інфраструктури повинні стати частиною більш глобального бачення ідеї «сучасного міста» (через 10 і більше років). Плани

повинні встановити порядок пріоритетів, який в кінцевому підсумку перетвориться на дії, та передбачити заходи їх реалізації.

Аналіз проектних рішень Генерального плану та поточних тенденцій просторового розвитку урбанізованих систем, з урахуванням новітніх викликів та можливостей, що постають перед містами, є підставою для висновків про:

- «*Втрату актуальності*» значної частини його проектних рішень. Містобудівна документація (генеральний план) у радянський період розроблялась на перспективу 20 років для відносно стабільних і прогнозованих соціально-економічних умов міста. Уже в нових умовах містобудівні документи розробляються на методологічно застарілих засадах. Ускладнилась процедура погоджень документації, у т.ч. і з причин незацікавлення влади. Роль і зміст генплану в сьогоднішніх умовах не змінено, як і підходів до вирішення питань загосподарювання простору і забудови території міста;

- «*Інертність*», коли внесення будь-яких змін до рішень генерального плану може бути здійснене виключно у разі прийняття відповідного законодавчого акту. Генеральний план розвитку Львова до 2025 р. розроблений ДП «Містопроект» у 2008 р.. Розрахунковий період генерального плану – до 2025 року, з виділенням першої черги 2012 року (дата проведення «Євро – 2012». Коригування генерального плану м. Львова, виконане ДІПМ «Містопроект» з метою уточнення основних напрямків розвитку міста. Попередній генплан, який розроблявся в 80-х роках минулого століття і був затверджений в 1993 р., передбачав збереження та розвиток виробничого потенціалу міста, значний приріст чисельності населення, великі об’єми житлового та громадського будівництва і освоєння нових територій для містобудівних потреб.

- «*Нединамічність*» містобудівної документації змін зовнішніх умов. Зміна соціально-економічних умов і затяжна криза зупинили інтенсивний ріст міста і заставили переглянути основи його подальшого функціонування. До таких основ в першу чергу відноситься сфера економічної діяльності, яка зазнала значних втрат і змін – більшість крупних виробничих підприємств на грані банкрутства або припинили свою діяльність, що призвело до зміни пріоритетів

економічної діяльності, які змістились у невиробничу сферу. Крім цього, за останні десятиліття значно інтенсифікувались процеси субурбанізації на територіях сільських рад, які прилягають до міста, що вимагає розгляду питань планування території на стадії містобудівного проектування (генплану) в межах містобудівної системи, яка активно формується в даний час. Вищеперераховані фактори, пов'язані із змінами функціонального використання території, зумовили необхідність перегляду елементів інженерно-транспортної інфраструктури, яка повинна забезпечувати не тільки місто а й містобудівну систему «Великого Львова». Постає необхідність переоцінки закладених генеральними планами прогнозів та перспектив, що зумовлюється динамічними змінами соціально-економічної ситуації;

- *Неузгодженості та «герметичність»* в підсистемі стратегічних документів також залишається проблемою. Незважаючи на те, що підсистема передбачала чітке структурування стратегічних документів, нерідкі випадки підготовки документів, які не вписуються в поточну систему, функціонуючи незалежно одна від одної (політики, концепції, плани, стратегії). Це визнають навіть самі розробники. У місті Львові з 1991 до 2010 рр. було розроблено 115 стратегій, програм, концепцій за територіальним та галузевим принципом. Важливим кроком у стратегічному плануванні на Львівщині стала «Стратегія розвитку Львівської області до 2015 року», розроблена в 2005 році Відділом Посольства Великої Британії з питань міжнародного розвитку для Львівської обласної адміністрації. Саме ця стратегія з'явилася внаслідок ухвалення Закону «Про стимулювання розвитку регіонів». Упродовж 2007–2010 років для Львова було розроблено ще декілька стратегій, а саме: «Стратегічну концепцію для Львова та області до 2025 року», ініційовану та розроблену союзом консультантів ExpertGroup; «Стратегію міста Львова до 2027 року»; «Стратегію підвищення конкурентоспроможності економіки Львова». Ці документи не відповідали основним вимогам, що стосуються структури та ролі таких документів.

- «*Переобтяженість інформацією*», яка веде до втрати основних рішень та застарілість методології аналізу та оцінки просторових та соціально-економічних ситуацій, а також обґрунтування соціально-економічних рішень. Зокрема, фахівці невміло досліджують і враховують у рішеннях «події», «процеси» та «поведінку» системи. Події мають короткочасову дію, але наслідки від них ще довго зберігаються в системі, впливаючи на її організацію та розвиток. Процеси як зміна предметів і явищ, що відбувається закономірним шляхом (послідовна зміна станів об'єкта в часі), а також поведінка, — важливі характеристики, оскільки урбанізована система є ергатичною (системою з поведінкою). Власне недооцінка, недостатній аналіз, нерозуміння та невміння врахувати обґрунтовані рішення, події, процеси та поведінка систем є основними складовими формування негативу. Це руйнує резерви вдосконалення розвитку та реалізації проектних рішень.

Генеральні плани розвитку міст перестали бути основою збалансованого розвитку, що створює проблеми визначення територій під різні функції, обґрунтування механізмів, які сприяють переосвоєнню територій та ефективності забудови. Відсутність оновленого документа управління містобудівними процесами та керування «в ручному режимі» викликає несистемні зміни, що руйнують основні засади розвитку міста, обумовило непоправні містобудівні помилки в забудові Львова в останні десятиліття. Генпланом передбачений не лише баланс територій та необхідні для створення комфортного середовища інфраструктурні проєкти, а й пріоритетність і першочерговість їхньої реалізації. Масове житлове будівництво в районах для нього не передбачених, без належного розвитку інфраструктури, призводить до створення дискомфортного життєвого середовища. Практика зміни Генплану детальними планами територій є важливою корупційною складовою містобудівного процесу і порушенням містобудівного законодавства — рішеннями детального плану не можна робити зміни у вищі за статусом документи. Однак ця норма порушується, іґнорується генплан і приймаються шкідливі для міста та його майбутнього рішення. Це призводить до порушення вимог щодо щільності, інфраструктури тощо. При високій якості та дотриманні вимог містобудівної документації і архітектурних рішень це

було б неможливо. Керувати будівництвом в місті стає дедалі складніше внаслідок накопичення містобудівних помилок: не дотримуються червоні ліні вулиць на фоні росту рівня автомобілізації; будуються банки, культові споруди, ринки, АЗС, офіси, будівлі торгівлі, автостоянок та інше, не передбачені генеральним планом; забудовуються бульвари і сквери; нераціональність та катастрофічно незадовільний стан інженерних мереж; недостатня якість архітектури та порушення в забудові охоронних зон; техногенні катастрофи та ін. Повністю відсутній моніторинг виконання генерального плану міста.

Аналіз виконання Генеральному плану Львова засвідчує грубі порушення основної містобудівної документації міста зі сторони органів місцевого самоврядування: невиконання першочергових заходів, передбачених Генпланом, і його зміна детальним плануванням території, яке згідно з чинним законодавством лише уточнює положення генерального плану населеного пункту; масова житлова забудова без відповідного розвитку інфраструктури; відсутнє резервування територій для мітобудівних потреб, зокрема в межах навколишніх територіальних громад. Надалі нехтування генеральним планом у м.Львові, хаотична забудова міста, його переущільнення, ігнорування розвитком інфраструктури, відсутність стратегії призведуть до створення дискомфортного середовища та занепаду міста. Уникнути такого стану можна шляхом:

1) проведення моніторингу виконання генплану та повне призупинення видачі дозволів на нове житлове будівництво до результатів аналізу містобудівної ситуації, що склалася на сьогодні; інвентаризація земель і прав власності на об‘єкти нерухомості.

2) аналіз можливості реалізації передбачених генеральним планом магістралей та розв‘язок; визначення пріоритетності та розробка графіку робіт.

3) аналіз поточної ситуації та актуалізація місць розташування об‘єктів, розробка програми забезпечення паркомісцями автомобілів мешканців міста та його гостей;

4) повна заборона вирубки зелених насаджень; їх інвентаризація; резервування територій під зелені насадження загального користування.

5) ініціювання проведення постійного моніторингу та вироблення механізмів контролю за виконанням генерального плану; звернення до депутатського корпусу та громадськості щодо запровадження механізмів такого контролю.

6) виникає необхідність змінити основні завдання розробки генерального плану, як документа, що визначає цілі розвитку міського середовища та стратегію досягнення цих цілей.

Ігнорування наявних процесів і явищ привело до обґрунтування помилкових стратегій і неправильних рішень щодо розвитку урбанізованих систем. На сьогодні недостатньо аналізують соціальні, екологічні та економічні втрати від архітектурно-містобудівних дій, наприклад: знецінення нерухомості у зв’язку з наднормативним ущільненням забудови; різке зростання вартості вирішення міських проблем у майбутньому внаслідок теперішніх помилок фахівців і рішень, зорієнтованих на тимчасові вигоди. Декларуються принципи соціоекологічного підходу, розумного міста й розумної архітектури, які «заспокоюють» мешканців, хоч назріла потреба комплексного розгляду шкідливих наслідків для соціуму і середовища від архітектурно-містобудівної діяльності в усій повноті її складових.

Ряд нагальних соціально-економічних проблем, що виникли протягом останніх 20 років (терміну дії генерального плану), не були передбачені в стратегічних документах і потребують негайного розв'язання. Беручи до уваги ситуацію, що склалася, необхідно розробити принципово нові підходи до територіального розвитку урбанізованих систем, які мають враховувати:

- підписання низки міжнародних угод, положення яких мають ураховуватися при просторовому розвитку, і розвиток національного законодавства, і загальносвітові тенденції зміни клімату, і новітній досвід впровадження відновлюваних джерел електроенергії, і переміщення населення та виробничих підприємств із тимчасово непідконтрольних територій тощо;
- утворення нових територіальних одиниць – об’єднаних територіальних громад, що обумовлює потреба відкоригувати концептуальні пропозиції щодо формування функціонально-планувальної організації

урбанізованої системи. З іншого боку, здійснення реформи адміністративно-територіального устрою має спиратися на рішення планів просторового розвитку в частині оптимального розподілу повноважень, рівнодоступності послуг і, головне, дотримання принципів людиноцентричності.

- відповідність вимогам новоприйнятих нормативно-правових документів, що стосуються процесу стратегічного планування місцевого розвитку, зокрема Закону України «Про засади державної регіональної політики», Порядку розроблення регіональних стратегій розвитку і планів заходів з їх реалізації, а також проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації зазначених регіональних стратегій і планів заходів, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 05 серпня 2020 р. № 695; недостатній взаємозв'язок та гармонізація з положеннями актуальних на сьогоднішній день державних документів стратегічного характеру, а саме: Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2027 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 06.08.2014 № 385.
- окремі цільові індикатори, визначені в стратегіях, потребують перегляду через відсутність фактичної можливості їх відстеження та розрахунку (статистичні спостереження відсутні або проводилися одноразово).

Процеси соціально-економічного та просторового розвитку урбанізованих систем повинні бути гармонізованими. Ні стратегія соціально-економічного розвитку, ні генеральні плани не виконують ролі орієнтира для координації дій усіх учасників соціально-економічних відносин міста під час планування ними своєї операційної діяльності (в рамках складання програм соціально-економічного розвитку, річних бюджетів та міських цільових програм). Розвиток міста повинен пов’язуватись із розкриттям його унікальності. Динаміка змін залежатиме від дій органів місцевого самоврядування, від уміння розкрити й використати наявні характеристики та спрямувати їх на формування образу міста. Динамізація процесів вимагає розробки (стратегій, концепцій розвитку) «гнучких» документів, які передбачають постійний моніторинг процесів у місті й реагування на зміни.

Низька поінформованість міських мешканців стосовно тенденцій просторового й соціально-економічного розвитку територіальної громади. У Львові (як і по Україні загалом) відсутня територіальна громада міста, як юридична особа. Слабкі механізми громадського контролю; часто громадські організації використовують для тиску на забудовників і шантажу з метою отримання «відкупних». Локальні громади (в межах житлового району) практично не мають впливу на забудову навколишніх територій (не передбачене жодне погодження), окрім безпосердніх акцій протесту на місцях. Відсутній механізм погоджень містобудівних проектів з локальними (місцевими) громадами. Вплив ОСББ обмежується на безпосередньо прилеглі до житлових будинків території. Фактично не працюють органи самоорганізації населення (ОСН), як прототипи локальних громад.

Керівники міст, які бачать в урбанізації можливості розвитку, повинні залучити до планування максимальну кількість учасників. Колективно розроблена концепція стає для місцевої влади дорожньою картою, що дозволяє підтримувати зв'язок з громадянами, стимулювати роботу своїх підрозділів, мобілізовувати партнерів, залучаючи їх у здійснення задуманого, і забезпечити максимально ефективну взаємодію між усіма учасниками процесу.

Стратегії соціально-економічного розвитку, які часто розробляються вузьким колом експертів (у т.ч.закордонних) і використовують привнесені ззовні підходи до управління містами без адаптації до місцевих умов, а також плани, засновані на механічних і відокремлених оцінках стосовно ситуації в місті виявляються не відповідними до конкретних умов. Такий підхід є неефективним в контексті врахування місцевих особливостей. Розробники повинні враховувати співвідношення завдань планів і їх на практичного втілення. Існує успішний досвід, який демонструє, що в містах може бути застосований інноваційний, відповідний місцевих умов підхід. Найчастіше міста не володіють достатніми людськими ресурсами для розробки планів і їх виконання. Основною стратегією вирішення цієї проблеми і шляхом створення гарного плану є зміцнення

потенціалу на базі місцевого департаменту планування залучення інших структур, а також громадськості і зацікавлених груп.

При визначенні у стратегіях соціально-економічного розвитку, які поліпшенню рівня життя, підвищення комфортності середовища і розвиток культури слід розуміти, що такі перетворення не відбуваються спонтанно. Успішне місто має бачення майбутнього і слід йому, планомірно розробляючи засоби для його здійснення. Створення таких засобів не означає централізованого керівництва або контролю, це скоріше механізм визначення майбутніх потреб, координації зусиль та пошуку шляху досягнення мети, якого всі могли б дотримуватися. Планування дозволяє визначити найважливіші завдання і оцінити наявні ресурси, а також уникнути здійснення непотрібних або різноспрямованих ініціатив. Застосування підходу, заснованого на реальних потребах, з метою розробки прагматичною і модульної концепції, може привести до бажаного ефекту. Роль містобудівної документації у цьому процесі не слід применшувати, навпаки їх значення лише зростає.

Недостатня координація аналітичної, прогностичної та оціночної діяльності адміністрації у сфері політики розвитку та дефіцит співпраці з експертним співтовариством. Динаміка змін залежатиме від дій органів місцевого самоврядування, від уміння розкрити й використати наявні характеристики та спрямувати їх на формування образу, коли місто стане атракційнішим і конкурентнішим з іншими великими містами України. Динамізація процесів вимагає розробки (стратегій, концепцій розвитку) «гнучких» документів, які передбачають постійний моніторинг процесів у місті й реагування на зміни.

Слід уникати незбалансованість потреб урбанізованої системи, інвестиційних можливостей і ресурсів. Постає необхідність обґрунтування потреби та інструментарію нової інвестиційної політики і її узгодження з просторовим виміром урбанізованих систем. Така політика повинна бути скерована на вирівнювання привабливості всієї території міста, надання підтримки окремим територіям, що характеризуються особливими проблемами

соціально-економічного розвитку, високим історико-культурним потенціалом, екологічними умовами та потребами охорони навколишнього природного середовища, вирівнювання економічного розвитку території та скерування інвестицій у території, що найбільше потребують економічного стимулювання. Кейнсіанство припускає, що інвестиції мають ефект "мультиплікатора", оскільки стимулюють подальше споживання. Але природа та масштаби інвестицій для цілей інтегрованого розвитку урбанізованих систем дуже різні. Спрощені рецепти, в яких інвестиції сприяють майбутній продуктивності, в містах не спрацюють. Характер та умови інвестицій самі по собі доведеться змінити. Інвестиції у довгострокову інфраструктуру та суспільні блага слід оцінювати за різними критеріями.

Інвестиції в нову інфраструктуру мають вирішальне значення для забезпечення сталого зростання та розвитку. Постає необхідність максимізувати економічні, соціальні та екологічні вигоди від таких інвестицій у містах. Для економіки урбанізоваинх систем ці вигоди включають: обсяги випуску продукції, зростання зайнятості, продуктивність, можливості для бізнесу, зростання економічної ваги міста в економіці країни. Інвестиції у продуктивність ресурсів не завжди приносять пільгову віддачу, якщо відносна ціна праці та матеріалів істотно не зміниться. Деякі інвестиції у відновлювану енергію принесуть прибуток лише набагато довші часові рамки, ніж традиційні фінансові ринки очікують. А інвестиції в захист та підтримку екосистем можуть взагалі не принести звичайної фінансової віддачі, хоча вони захищають життєво важливі екосистемні цілі на майбутнє і можуть також сприяти працевлаштуванню. Інвестиції в підтримку екосистеми (наприклад) сприяють сукупному попиту, але не вносять прямого внеску в сукупну пропозицію - принаймні за припущеннями звичайної виробничої функції. Вони можуть бути життєво важливими для захисту цілісності навколишнього середовища. І це, у свою чергу, життєво важливо для підтримання виробництва взагалі в довгостроковій перспективі. Але в короткостроковій перспективі вони, як видається, «забирають» дохід без збільшення економічного виробництва.

Упорядкування правил оцінки стосовно цінності визанчення низки об’єктів в урабнізованих системах сприяли б підвищенню суспільної обізнаності про цінність і рідкісність історичних властивостей, історичних властивостей, загальнодоступних баз даних електронних історичних пам'яток, а також інформації про ціни на нерухомість, одноманітності інтерпретації чинного законодавства, підвищенню професійної матеріальної, фінансової та організаційної підтримки приватних власників та ефективності правозастосування проти порушників власників нерухомості. Загострилась потреба обґрунтувати методику об’єктивної оцінки вартості об’єктів культурної спадщини найвищої цінності у співвіднесенні до світових цін та вираження грошовим еквівалентом. Слід встановити межу між тим, що може, і не може використовуватись комерційно. На думку М.Габреля, порушенням є те, що пам’ятка архітектури XV–XVI ст. знаходиться на балансі за залишковою вартістю матеріалу, з якого вона споруджена, і оцінена в 1000–1500 грн., або коли згоріла церква — історична пам’ятка, а страхова сума складає 800 грн. [28]. Існують безцінні об’єкти, які не мають ціни і неможливо визначити їх грошовий еквівалент, тобто для яких цінність важливіша за вартість (наприклад, об’єкти, занесені до Списку ЮНЕСКО). Для багатьох об’єктів проблема перспективи використання потребує детального обґрунтування і залежить від функції об’єкта, його стану та розташування. Постає низка запитань, які потребують уточнення: 1. Коефіцієнта цінності об’єкта використовується для розрахунку за витратним методом — чи коректним є його застосування для порівняльного й дохідного методів? 2. Коректності використання коефіцієнтів до споруд, які де-факто не містять архітектурної цінності (гаражі, прибудови), але знаходяться в межах пам’ятки, та як обґрунтувати недоцільність використання цих коефіцієнтів? 3. Які методики й коефіцієнти можуть відображати нематеріальну культуру та духовну цінність (проживав видатний діяч, відбулись важливі історичні події)? 4. Специфіки оцінки об’єктів, що знаходяться в пам’ятці національного значення, але не є будівлею та (або) спорудою в цілому. Управління здійснює інвентаризацію елементів мистецтва, а оцінювач зі спеціалізації 1.6 та

(або) якась мистецька рада при інституті визначає їх цінність. 5. Достатності існуючих коефіцієнтів для врахування архітектурно-планувальних особливостей об'єкта оцінки.

Існує Методика грошової оцінки пам'яток, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 26 вересня 2002 р. за № 1447 [9]. Сформована вона за принципом, коли пам'ятка оцінюється як звичайний об'єкт нерухомості, а в методі витрат вводяться коефіцієнти цінності, що враховують унікальність; виразність екстер'єру та інтер'єру; історичну, містобудівну й утилітарну цінність. Зазначені коефіцієнти застосовуються у витратному методі. Реально визначена за методом витрат вартість об'єкта завжди значно нижча від визначеної за іншими методами — дохідним і порівняння. Введення запропонованих у Постанові коефіцієнтів частково вирівнює вагу методу витрат з іншими, реально не впливаючи на грошову вартість будівлі в цілому. Це підтверджує практика оцінок пам'яток архітектури в м. Львові.

В практиці оцінки обґрунтовані принципи (корисності, попиту й пропозиції, заміщення, внеску, очікування, найбільш ефективного використання). Усі вони взаємопов'язані, а при оцінці можуть бути задіяні окремі з них або одразу декілька принципів. Ці принципи формують основи трьох методичних підходів оцінки: витратний, дохідний та порівняльний. Так, принцип:

- корисності — майно має вартість тільки за умов корисності (здатність задовольняти потреби потенційного власника й користувача);
- попиту і пропозицій — відображає співвідношення попиту і пропозиції на ринку;
- заміщення — враховує поведінку покупців на ринку (за майно не сплачується більше, ніж за інше майно з такою ж корисністю, що є на ринку);
- внеску (граничної продуктивності) — враховує вплив на вартість об'єкта множини факторів (праця, управління, земля, капітал), що є пропорційним їх внеску в загальний дохід;
- очікування — передбачає, що вартість об'єкта визначається розміром економічних вигод;

- найбільш ефективного використання — полягає в урахуванні залежності ринкової вартості об’єкта оцінки від його найбільш ефективного використання (технічно можливого, дозволеного та економічно доцільного).

Цінність — стабільна ознака, це об’єктивна характеристика об’єкта. Вартість — економічна характеристика, динамічна за своєю поведінкою, залежить від попиту й пропозиції. Це грошовий еквівалент цінності об’єкта, пов’язується з його корисністю та можливістю використання. Цінність є об’єктивно вищою категорією — загальнолюдські й моральні цінності, як правило, не виражаються в грошовому еквіваленті. Близькими до них є мистецькі, естетичні, екологічні, а також частково економічні цінності, які визначаються соціально-екологічною ефективністю. Очевидно, якщо цінність визначена домінуючою в характеристиці об’єкта, варто говорити про його зберігання, а не про продаж.

Реалізація стратегічних цілей і пріоритетів у розвитку міст пов’язується перш за все з фінансовими можливостями (збалансованість стосовно доходів і втрат бюджетів) місцевих органів влади. Залежність у фінансовому відношенні суттєво знижує ефективність всієї системи. Чітка картина витрат за весь період має ключове значення при плануванні. Однак, часто не враховуються довгострокові витрати, пов'язані з політичними рішеннями, - в першу чергу капітальні витрати і експлуатаційні витрати, які для деяких міст можуть представляти серйозне фінансове навантаження. Можливості підвищення фінансової спроможності залежить від фінансових ресурсів громади, що лежить в основі децентралізації фінансів, фокусується на системі грошових потоків з різних зовнішніх і внутрішніх джерел, які залежать від успішної діяльності підприємств виробничого спрямування, вміння органів місцевого самоврядування ефективно залучати кошти небюджетного походження, мобілізувати населення громади для збільшення фінансових надходжень.

Важливим напрямом підвищення ефективності є механізми отримання додаткових, так званих непрямих, фінансових ресурсів (приватних структур для реконструкції, модернізації, будівництва та утримання об’єктів комунальної

власності), що передбачено законодавством України про державно-приватне партнерство та концесії. Можливим є залучення ресурсів приватних структур на водопостачання, очищення стічних вод, збирання та утилізацію сміття, реконструкцію та утримання об'єктів історико-культурної спадщини, спортивних споруд та інших об'єктів, які визначає громада. Водночас вивільняються витрати місцевого бюджету на фінансування інших соціальних послуг.

Різновид фінансових ресурсів, генерованих на території міст ресурсів у їх комплексній мобілізації має широкий синергетичний ефект як додатковий результат від тісної злагодженої взаємодії стосовно використання природно-ресурсних умов значною мірою визначають: 1) оцінювання інвестиційних потенціалу та привабливості території громади, створення кластерів та інших ресурсних об'єднань; 2) співробітництва громад і зв'язків між ними для спільного використання ресурсів; 3) забезпечення сталого розвитку території; 4) пошуку та виявлення резервів щодо підвищення фінансової спроможності громади. Природно-ресурсний потенціал необхідно здійснити в розрізі видів природних ресурсів з розподілом території, на якій вони розташовані, відповідно до правового статусу (землі державної, громадської (комунальної) власності, функціонального використання, величини розвіданих запасів корисних копалин, ліцензій на використання тощо). Окремо необхідно визначити екологічно небезпечні території або такі, що можуть зазнати негативного впливу в майбутньому.

Економічний розвиток урбанізованих систем неминуче пов'язується з земельним ресурсом та його перерозподілом. Постає вимога переглянути складену структури територій, вийти на нові масштаби її поділу, які обумовлюються інвестиційної привабливістю, можливістю освоєння. Такі території слід розглядати як інструменти для формування соціально-економічної політики, яка може сприяти функціональним взаємозв'язкам між територіями в межах агломерацій, здатних підтримувати збалансований поліцентричний розвиток. таким перерозподіл не виконувався раніше у рамках містобудівної документації.

Від структури економіки міста значною мірою залежить 1) рівень життя населення, 2) визначення податкової бази, її розширення та оптимізації як основи для розрахунку дохідної частини бюджету; 3) формування ринку праці, перспективного збільшення робочих місць, зростання рівня доходів населення; 4) характеристики внутрішнього ринку товарів і зовнішніх ринкових відносин, можливостей експорту чи необхідності імпорту; 5) окреслення рівня споживання зовнішніх і внутрішніх енергетичних ресурсів, використання альтернативних джерел енергії; 6) визначення загальних тенденцій розвитку та стратегічних планів окремих, особливо великих, підприємств, які матимуть вплив на перспективу розвитку громади та обов'язково повинні бути враховані під час розробки стратегії розвитку; 6) використання об'єктів зовнішньої інфраструктури на користь громади та розвитку, зокрема автомагістралей, залізниць, газопроводів, електропідстанцій та інших об'єктів, які пролягають на землях громади, незалежно від форм власності.

Корупція та інституційна слабкість. З корупцією так чи інакше в своєму житті стикається значна частина громадян в Україні. Має місце непрозоре використання коштів територіальної громади; відсутність пріоритетів і реальної стратегії. Непублічне розпорядження коштами територіальної громади, зокрема через постійні поповнення (збільшення) статутних капіталів комунальних підприємств, а також відсутність пріоритетів у фінансуванні, гальмують розвиток міста і сприяють корупції. Особливо негативно ці явища впливають на розвиток міст за несприятливих економічних обставин, до прикладу, у випадку оголошення карантину та припинення надходжень від туризму. Корупція – «податок», який суспільство сплачує внаслідок інституційної слабкості, відсутності справедливого правосуддя та низького рівня добробуту суспільства Професор Райнерт заявив під час одного зі своїх виступів на Київському міжнародному економічному форумі: «Вам кажуть: позбудьтеся корупції і розвиток буде сам собою. Корупція – це ознака недостатнього розвитку. Вона з'являється, коли люди намагаються вижити за будь-яку ціну» [228].

Висновки до розділу 4

1. Проведено дослідження взаємозв'язку соціально-економічних та просторових параметрів і їхнього впливу на ефективність функціонування урбанізованих систем, що базується на вивченні стратегій і програм соціально-економічного розвитку та містобудівної документації. Ідентифіковано головні пріоритети та напрями стратегічної політики міст на основі стратегічних документів та генеральних планів: транспорт і мобільність, територіальний розвиток, забезпеченість житлом, підвищення конкурентоспроможності економіки, культура, збереження архітектурної спадщини, розвиток інфраструктури та систем забезпечення міст, екологія, комфортність проживання та енергоефективність. Дослідження стратегій, концепцій та програм соціально-економічного розвитку міст дозволило оцінити перспективне бачення розвитку міст, а також закладені в них механізми управління міськими процесами.

2. Результати аналізу засвідчили несистемність політики та появи низки бар'єрів, які обмежують їх ефективний розвиток. Ці перешкоди формуються внаслідок спадкових проблем міст (місцерозташування, природно-ландшафтних умов, складеного розпланування та функціональної структури, історична забудова), поглиблення структурно-галузевих деформацій та дисбалансів (деіндустріалізація, надмірна енергоємність, неефективна структура інвестицій, що вкладаються у розвиток територій, порушення масштабів нового будівництва, фінансова слабкість), вагомих інституціональних факторів (відокремлений розгляд соціально-економічного та просторового вимірів у системі стратегічних документів, відсутність підходів комплексного освоєння територій, недотримання містобудівної документації, конфлікт інтересів і високий рівень ризиків для потенційних інвесторів). Серед таких бар'єрів центральна роль належить неузгодженості цілей соціально-економічного розвитку і просторового потенціалу урбанізованих систем.

3. Аналіз проєктних рішень містобудівної документації дозволив виявити неефективність їхнього використання в управлінні розвитком міст, що зумовлено обмеженим доступом до чинних документів, обтяженістю інформацією, яка розрахована на вузьких спеціалістів, статичністю – документи розроблено на 20-річний термін, внесення будь-яких змін до рішень може бути здійснене лише в разі прийняття відповідних актів (законодавчого характеру або нормативних), що в умовах наростання динамічності процесів в містах робить ці документи малоефективними і неспроможними реагувати на потреби населення, економіки, бізнесу.

4. Вивлено низку чинників і завдань, що можуть бути скеровані на вирішення завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Завдання можна розділити на такі, що потребують регулювання з боку держави – перш за все завдання регулювання відносин міст з оточенням; екологічні і соціальні; вплив влади на розв’язання яких є опосередкованим - економічні проблеми міста, де, вміло використовуючи ринкові механізми (податкові умови, пільги та обмеження на землекористування), земельну політику (виділення ділянок, здешевлення вартості ділянок), можна стимулювати інвестиційну та економічну активність. Це також і більшість містобудівних проблем міст; ті, що потребують залучення фінансування від проєктів та програм міжнародної технічної допомоги (збереження архітектурної спадщини, екологічні), що перебувають поза впливом влади (окремі екологічні, економічні та соціальні проблеми).

5. Беручи до уваги зміни в системі просторового планування територій, очікується, що новий вид містобудівної документації стане гнучкішим у суспільно-політичному, методологічному і технологічному аспектах, дозволить краще їх використовувати, адаптовувати для поточних тенденцій просторового розвитку та нових викликів і можливостей, що постають перед містами.

РОЗДІЛ 5. НАПРЯМИ ТА МЕТОДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

5.1. Концепція інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Осмислення сутності урбанізованої системи на системному рівні (розділ 1), визначення конептуальних підходів інтегрованого розвитку урбанізованих систем (розділ 2), грунтовна характеристика просторового потенціалу урбанізованої та ефективності його використання, а також аналіз системних залежностей між параметрами та показниками ефективності урбанізованих систем (розділ 3), дозволяють окреслити концепцію інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

Пропонуються принципи – підвищення універсалізації, оптимізації відносин міст з оточенням, економіко-містобудівних узгодженостей, проблемно-пріоритетної орієнтованості, інтегральної результативності, гнучкості, екологічності.

Принцип підвищення універсалізації орієнтує систему на єдину цілісність, різноманітність і множинність її функцій. Коли ми говоримо про розвиток міст – маємо на увазі перетворення міст в універсальні системи – місто повинно бути підготовленим виконанати любу функцію. Принцип тісно пов’язаних з категрією різноманітност в урбаністиці. Різноманітність - багатогранне, не тільки економічне поняття.

Принцип поширюється на всі складові системи. Стосовно економічної складової важливою є диверсифікація робочих місць - можливість різних видів діяльності, з якою пов'язана диверсифікація соціальна. Найчастіше міста розвиваються еволюційно, спочатку як центри обмінів продукцією: в них створюють ринки, ярмарки, а згодом і промисловість, університети тощо. Розвиваючить збалансовано міста, залучають населення, поступово диверсифікують свої функції. Якщо ж місто зводять при будівництві заводу і в

різний спосіб привертають туди населення, то воно розвивається штучно. Це була переважно радянська практика, в період планової економіки так освоювалися слабозаселені території. Штучне місто зазвичай монофункціональне, націлене на вирішення одного завдання. Тут немає органічної різноманітності, створюваного тривалим еволюційним розвитком, а ефект масштабу працює здебільшого для виробництва. Коли виникають ризики для базової функції, заради якої і створювався мономісто, його подальша доля виявляється під питанням. Нормальне місто виживає за рахунок різноманітності, а мономісто набагато важче адаптуватися до умов, що змінилися.

Така ситуація спостерігається стосовно малих і середніх міст, які є найчисленнішою групою міст України (майже 90% від усієї кількості міст) і акумулюють 22,4 млн. мешканців. Більшість із них створювалися на основі одного-двох підприємств, у зв'язку з чим склалася вузька спеціалізація промислових комплексів і сьогодні опинилися у найскладнішому соціально-економічному стані. Вони значно відстають у формуванні міської інфраструктури та якості проживання стосовно забезпеченості комфортним житлом, соціально- культурними та побутовими послугами, робочими місцями, задовільним транспортним обслуговуванням, рівнем благоустрою і озеленення, загальними умовами демографічного розвитку - освіти, набуття фаху, гарантії соціального забезпечення, охорони здоров'я тощо [88].

Принцип націлює на створення умов для диверсифікації економіки урбанізованих систем як чинника, що визначально впливає економічну стабільність системи і її стійкість зміни макроекономічних умов. Крім цього інноваційні види діяльності тяжіють саме до найбільших міст і агломерацій з диверсифікованою економікою, у той же час масове виробництво є менш вимогливе до інновацій та обміну досвідом; відповідно, на цьому етапі виробництва вигідним виявляється розташування в невеликих вузькоспеціалізованих містах, де краще працює інший тип агломераційних ефектів: спеціалізація дозволяє знизити виробничі витрати.

Стосовно просторової складової головним підходом стала ідея різноманітності міського середовища, коли в межах системи, району, будинку мешкають люди різного віку і достатку, наявність чітко вираженого центру житлової забудови, де перетинається транзитний громадський транспорт, пішохідна доступність, тобто відстань до більшості житлових об'єктів не повинна перевищувати 500 м, діяльність в районі комерційних об'єктів та іншої соціальної інфраструктури, які б задовольняли щоденні потреби мешканців. Підхід побудови різноманітного середовища має більш універсальний характер на відміну від функціонального поділу території. Функціональний поділ території є раціональним рішенням, проте передбачає відокремлений розподіл житла, місць прикладання праці, відпочинку. Негативна сторона такої політики полягає в тому, що групи з більш низькими доходами і етнічні меншини не мають доступу до міських зручностей. Через це знижуються можливості для громадської взаємодії та соціальної інтеграції. Цей тип планування також знижує економічні можливості, оскільки перешкоджає взаємодії і взаємної стимуляції різних видів виробничої діяльності. Монофункціональне використання разом з низькою щільністю заохочує користування особистим транспортом і підриває життєздатність мережі громадського транспорту, ще більше посилюючи ізоляцію менш забезпечених верств населення.

Різноманітність середовища спрямована на вирівнювання привабливості всієї території урбанізованої системи, може принести значні переваги:

*Економічні через з*більшення потенціалу функціонування комерційної сфери, оскільки спільне розміщення різних видів діяльності привертає більше потенційних покупців протягом більшої кількості годин на день. Це відбивається на збільшенні податкових надходжень від бізнесу. Наявність місць торгівлі в безпосередній близькості від житлових районів часто веде до більш високої вартості нерухомості, допомагаючи тим самим збільшити місцеві податкові надходження.

Соціальні через покращення доступу до послуг та міських зручностей для більш широкої частини населення і збільшення вибору житла для різноманітних

типів домогосподарств. Воно підвищує почуття безпеки в районі, збільшуючи число людей на вулицях.

*Інфраструктурні через з*ниження загальної потреби в приміському сполученні, скорочення середньої тривалості поїздок, а також зменшення користування особистим транспортом. Крім мінімізації вимог до дорожньої інфраструктури та скорочення кількості землі, що виділяється під паркувальні простору, змішане землекористування також стимулює користування громадським транспортом, пересування пішки та на велосипеді.

У соціальній сфері принцип підвищення універсалізації передбачає, що незалежне рішення окремого суб’єкта урбанізованої системи приймають усі можливі її учасники за умови знання наслідків, уникнення конфліктів та інтеграцію напрямів діяльності. Відтак цей принцип застосовується не тільки до максимумів чи норм, а й безпосередньо узагальнює саму діяльність - догодити всім або бути придатним для будь-якої ситуації. Ефективні рішення характеризуються найкращими співвідношеннями вигод і витрат для досяцих характеристик, а універсальні рішення - це ті норми, практика, проекти, які (за умови знання їхніх наслідків та побічних наслідків) могли б бути без примусу визнані в процесі аргументації усіма можливими учасниками процесу. Слід уникати значних негативних наслідків для цих цілей, і, де це можливо, слід застосовувати альтернативні варіанти, що зменшують або усувають такі наслідки. Там, де неможливо уникнути значних негативних наслідків, слід запропонувати відповідні заходи щодо пом'якшення (або, коли це неможливо, слід розглянути компенсаційні заходи). Їх важко досягти. Залучення громадськості до вирішення питань розвитку територій є одночасно процесом невідворотним і необхідним. Адже, як стверджують науковці: діяльність обраної демократичним шляхом влади, яка не враховує думки громадськості приречена на неефективність [257]. З іншого боку слід запобігати егоїзму з боку населення. З цього огляду справедливою є думка Г.Лаппо [75], що «в управлінні розвитком таких територій повинен діяти принцип суботптимальності - будь-які рішення приймаються в інтересах цілого, хоча інтереси того чи іншого суб’єкта можуть бути дещо

обмежені. Сукупність субоптимальних рішень для окремих суб’єктів стане оптимальним рішенням для цілого». Таким чином пропонується підхід когнітивно-психологічної сумісності стратегічних рішень — мешканці повинні розуміти рішення фахівця та уникати когнітивного дисонансу від неможливості осягнути його поведінку та рішення. Когнітивність як компонента свідомості людини, яка сформувалась характером, вихованням, навчанням, спостереженнями й рефлексіями про навколишній світ і життєдіяльність у ньому. Психологічно-ментальні аспекти соціуму також мають враховуватися при обґрунтуванні містобудівних рішень. Цей підхід розглядає поведінку людей у світлі сучасних знань, у т.ч. психології. Соціальна складова (здоров’я, комфорт, атмосфера, комунікації) містить багато суб’єктивного. Проте існує суб’єктивна оцінка і поняття когерентної групи, і чим щільніше міське середовище, тим самотнішою почувається людина в ньому.

Принцип оптимізації відносини міст і оточення. Принцип випливає з необхідності формування організаційно-економічного механізму, який гармонізує їх взаємодію на засадах вигідного співробітництва та співіснування. Міста не є ізольованими. Вони пов'язані з приміськими територіями, маючи з ними спільні ресурси і можливості. Можливості вирішення багатьох проблем міст виходять за межі адміністративного управління і не піддаються вирішенню повноваженнями влади в межах однієї адміністративної одиниці. Особливо гостро питання стоїть для міст, для яких характерна виконання надрегіональних функцій і надкомпактність просторової структури міста, брак територіальних ресурсів внутрі міста, відсутність комплексно підготовлених ділянок для забудови, коли в межах даних територіальних ресурсів місто не може ефективно виконувати свої функції.

На практиці питання зайнятості, освіти, ринків житла, міських центрів та планування роздрібної торгівлі, аеропортової політики, моделей поїздок на роботу, відповіді на екологічні виклики, такі як зміна клімату, ресурсного забезпечення (води, територій, зелених зон), розміщення систем забезпечення міста (сміттєзвалища) такі ресурси, як вода та енергія, зелений пояс, водні шляхи

та відкриті простори або поводження з відходами стосуються територій, що є значно більшою за адміністративні межі міста. В аналізі (розділ 4) визначено, що існує сукупність об'єктивних чинників, які зумовлюють необхідність такого підходу:

- потреба спільно вирішувати транспортні проблеми. Транспортна інфраструктура має вирішальне значення для взаємодії міста-центра та населених пунктів приміської зони. Щоденна маятникова міграція осіб усіма видами транспорту потребує спільного, в межах системи, вирішення проблем залізничного, автобусного та автомобільного транспорту. Існує проблема будівництва доріг загальнодержавного значення;

- потреба нових територій для розвитку міста: розміщення нового житлового будівництва для мешканців міста, організації сміттєзвалищ, нових джерел водопостачання. Це вимагає роглядати територію системи як єдине ціле для пошуку ефективних варіантів розміщення об'єктів;

- потреба спільного освоєння сукупних природних ресурсів території приміської зони і передусім її можливостей надати місця відпочинку мешканцям міста і туристам. Раціональне освоєння, збереження і примноження цих ресурсів без програмної взаємодії міста і приміської зони навряд чи можливе;

- економічно розумне вирішення земельних спорів в умовах правової, організаційної і фінансової автономії територіальних громад потребує розробки кадастру території міста і приміської зони;

- будівництво автомобільних доріг, прокладання трубопроводів і ліній електропередач створюють навантаження на територію, призводять до вилучення сільськогосподарських угідь, впливають на життя і здоров'я людей, погіршує якість життя населення. В подальшому непримусове вилучення земель потребує економічного механізму компенсації збитків.

Принцип націлює на вироблення спільних основ господарювання міста-центра і адміністративно-територіальних утворень приміської зон, координації інтересів і консолідації ресурсів в питаннях що становлять спільний інтерес. Методологічною основою тут має стати ідея співробітництва громад для

вирішення складних завдань просторового і соціально-економічного їх розвитку на умовах розроблення фінансової моделі урбанізованих систем, яка б враховувала нові умови і тенденції у розвитку міст України, пов'язані з інтенсифікацією агломераційних процесів.

Окремого розгляду потребують механізми формування агломерацій. При цьому повинні враховуватися існуючі законодавчо-правові положення, наукові підходи і стан практики**.** Зважаючи на об'єктивну увагу до цього питання (підготовлено законопроект «Про агломерації») слід окреслити підходи до виділення, формування та управління агломераційними просторами в державі.

В науковій літературі поняття агломерація, агломераційний простір, агломерування, агломераційні функції мають нечітке визначення, існує певна інтерпретацій на довільність їх трактування. Термін агломерація вказує на існування взаємозалежності між містом і сусідніми територіями (ідентифікує зону впливу ядра агломерації на оточення). *Агломерація, як* морфологічна одиниця, яка творить спільну систему пов'язаних між собою поселень, що виникли в результаті концентрації забудови й господарювання; зосередження міст та інших населених пунктів на певній території, являє собою компактні скупчення територіально зосереджених взаємопов'язаних міст та інших типів населених пунктів, які у процесі свого розвитку наближаються, часто зростаються й утворюють таким чином нові структурні форми розселення. Основною метою, заради якої розвиваються агломераційні процеси населення і матеріальних ресурсів, є прагнення до більш високої ефективності, яку можна досягти сполученню, інтеграції окремих складових цих процесів. Місто-центр знаходить в них своє доповнення і одночасно отримує нові можливості для вирішення своїх проблем, в т.ч.екологічних. В соціальному плані агломерація – це ареал в якому замикається тижневий цикл життєдіяльності людини [41].

Тут не можна обмежуватись лише морфологічними й урбаністичними критеріями, оскільки основна їх функція — це інтеграція функції та процесу. Поняття агломераційного простору не може ототожнюватись із приміською зоною. На нашу думку, визначення неповне. Агломерації, будучи продуктом

глобальних процесів, повинні визначатися й класифікуватися за міжнародними стандартами, що не виключає можливості врахування специфічних національних умов. Критерії виділення агломерацій можуть до певної міри залежати від визначених цілей: дослідницькі цілі вимагають використання строгих критеріїв; для досягнення практичних і політичних цілей слід брати до уваги певні регіональні відмінності з урахуванням специфічних для певної території засад регіональної політики розвитку поселенської системи.

Виділимо й інші характерні риси агломерації:

- доступність до всього спектру соціальної інфраструктури і можливість його вільного вибору;
- інтенсивні внутрішні переміщення людського потенціалу, швидкий доступ до інформації і здатність сприйняти значні міграційні потоки;
- нагромадження різних можливостей для реалізації господарських ініціатив;
- функціонування великого ринку праці і збуту, що сприяє розвитку;
- добрі умови охорони середовища як у межах агломерації, так і її близького оточення (поліпшений контроль)
- сприяння формуванню творчого середовища, продукуванню нових наукових, господарських та інших творчих ідей.

Точна й однозначна ідентифікація агломераційних центрів в Україні повинна супроводжуватися детальним аналізом на основі сформульованих критеріїв. Без попередніх досліджень можливе лише їх доволі узагальнене виділення, яке зводиться до констатації того, що в певних містах виконуються відповідні процеси й реалізуються до певної міри агломераційні функції.

В Україні в різних документах визначена різна кількість агломерацій, зокрема:

- в Стратегії регіонального розвитку до 2027 р. - агломерації - територіальні скупчення населених пунктів (насамперед міст), що формують цілісні суспільно-територіальні утворення з чисельністю населення понад 500 тис. осіб;

- за даними Вікіпедії, виділяється 23 найбільших агломерацій; проектом Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення правових підстав для утворення агломерації як однієї з форм співробітництва територіальних громад (зареєстровано 19.12.2019 р.);

- У проекті закону «Про агломерації» - агломерація може бути утворена навколо міста з чисельністю постійного населення понад 200 тисяч осіб або меншого міста, за умови якщо спільна чисельність постійного населення потенційних учасників агломерації складає не менше 200 тисяч осіб.

З‘являється небезпека поступового знецінення самої концепції агломерації та агломерування простору за рахунок включення до числа агломерацій надмір слабких (з точки зору функціонального розвитку) центрів, що приведе до понятійної плутанини, в результаті чого відмінність між більшими чи навіть середніми містами й агломераціями практично нівелюється. Введення у термінологію економічної науки і практики поняття агломерація стосовно найбільших українських міст є виправданим. Цей термін уже прийнятий і досить поширений, а тому його слід відповідно сприймати (незважаючи на те, що у випадку багатьох українських міст, які називають агломераціями, спостерігається лише початковий етап формування таких укладів). При цьому потрібно враховувати, що:

• термін «агломерація» повинен стосуватися не стільки найбільших міст, скільки найважливіших за своїми функціями центрів;

• українські міста мають характер національних (регіональних), а не глобальних агломерацій.

На користь вживання терміна «агломерація» вказують і певні практичні міркування, зокрема, що образ (бренд) міста є важливим чинником для його промоції — маркетингу місця, а також сприяє розвитку співпраці самоврядних одиниць, які функціонують у межах відповідного агломераційного простору.

Агломерації (агломераційні простори) є результатом процесів, що мають об'єктивний і глобальний характер, а організація територіальної структури країни є внутрішньою справою кожної держави і певним політичним актом. На

нашу думку, виділення таких просторів не повинно дезорганізовувати існуючий адміністративний поділ (який повинен відзначатись стійкістю та стабільністю), а агломераційні простори не повинні виділятись як окремий (додатковий) рівень адміністративно-територіального поділу держави. У данному випадку мова іде про спільну діяльність міста-центра і адмінстративно-територіальних утворень приміської зон з метою вироблення спільних основ господарювання і використання простору.

Існує два варіанти «монтування» агломерацій у структуру адміністративно-територіального поділу держави:

- перший з них — це виділення таких утворень у вигляді обов'язкових (добровільних) асоціацій самоврядних громад і делегування їм окремих повноважень ґмін і повітів (зокрема тих, що пов'язані з просторовим плануванням та урбаністичним проектуванням).

- другий варіант пов'язаний з ліквідацією існуючих адміністративних районів у їх нинішньому вигляді і створення замість них агломераційних (не обов'язково з такою назвою), які б охоплювали центр і навколишні громади (з обов'язковим наданням певних повноважень щодо вирішення визначених завдань на рівні метрополійних повітів).

Зазначимо, що у світовій практиці існують приклади великих агломерації, де адміністартивно-територіальні утворення зберігають свою автономність. Одним з найбільш вдалих прикладів є міські спільноти (“urban communality») у Франції. Співпраця таких територій реалізується передусім через створення спільних основ господарювання, що здійснюють конкретні послуги. Додаткові функції реалізують господарські організації та система планування, система громадських послуг у межах агломерації. Характерною є діяльність на території таких агломерацій окремих господарських структур, що надають послуги в певному напрямі. Зарубіжний досвід у цій галузі свідчить, що проблему інтеграції зовсім не обов’язково вирішувати шляхом адміністративного поєднання великого міста з прилеглими територіями. Зрештою такі ідеї є малопродуктивними, оскільки великі міста здатні накопичувати численні

проблеми. У розвинутих країнах головним критерієм який об’єднує територію міста і приміської зони є частка маятникових міграцій. Отже доцільно говорити про не нове адміністративно-територіальне утворення, а форму координації інтересів і консолідації ресурсів в межах урбанізованої системи з метою максимального задоволення суспільних потреб.

Принцип соціально-економічних і просторових узгодженостей. Принцип передбачає єдність соціально-економічних і просторових цілей урбанізованої системи як умови підвищення ефективності розвитку. Проведений аналіз показав, що значна частина проблем розвитку урбанізованих систем зосереджена у відокремленому розгляді соціально-економічних і просторових аспектів у розвитку міст, у той час як більшість завдань розвитку – доступність, зайнятість, безпека – тісно пов'язані з просторовою складовою системи.

Проєктування просторової структури, яка відповідає соціальним потребам, є засобом створення кращого міста. Можливості реалізації завдань інтегрованого розвитку багато в чому задаються соціально-економічними, але і також просторовими характеристиками – геометричними, технологічними та умовами (ресурсами) простору. Простір – ключовий ресурс. Саме там відбуваються або впливають на них усі соціальні, економічні та природні процеси. З одного боку, це умова розвитку, а з іншого боку, простір зазнає численних змін, що виникають внаслідок проведеної діяльності. Спостерігаємо зворотній зв’язок – наш вплив на простір, формуючи його заплановано чи мимовільно, впливає на умови життя та господарювання, зумовлює життя майбутніх поколінь. Накопичення всіх тенденцій та процесів залишає певний слід у просторі. Людина, незалежно від місця проживання, переживає процеси, що відбуваються там на певній території. Тоді вони перестають мати абстрактний характер (як зміна клімату) і починають мати прямий вплив на його життя. На окремих територіях, як наслідки цих процесів накопичуються. Наслідком неправильно запрограмованої та реалізованої діяльності з розвитку можуть бути різні типи просторових конфліктів, усунення яких може виявитись складнішим, коли вони виникають. Ось чому так важливо звертати увагу на просторові аспекти при підготовці

стратегічних документів. Простір слід розглядати не лише як очевидну умову розвитку соціальної та економічної сфери, але як ключову суспільну цінність. Це основа для формулювання цілей розвитку з урахуванням суспільних інтересів, включаючи просторовий порядок.

Слід враховувати, що просторова складова урбанізованої системи розвивається за законами інертності, а соціальна і економічна складові за економічними, соціокультурними, функціональними. Прицьому вектори розвитку можуть не збігатися. Принцип орієнтує на забезпечення компромісності у взаємодіях функціонування урбанізованої системи та її розвитку по ефективній траєкторії.

Методологічною основою економіко-містобудівних узгодженостей повинна стати необхідність формування єдиної політики соціально-економічного і просторового розвитку, яка спрямована на реалізацію цілей інтегрованого розвитку урбанізованих систем, що має знайти своє відображення в стратегічних документах. Правильна політика з використання простору урбанізованої системи з позицій забезпечення соціально-економічних цілей інтегрованого розвитку, розміщення інфраструктурних функцій і громадських просторів за умови дотримання містобудівних вимог (стосовно пропорції, розмірів та організації, щільності) може привести до успішного вирішення завдань інтегрованого розвитку.

Постає необхідність нової якості документації, у т.ч. розроблення єдиного комплексного документа, який інтегрує соціально-економічні і просторові пріоритети розвитку урбанізованих систем. Як підтвердження наведемо такі аргументи:

– комплексність документа дозволяє пов’язувати разом як просторові, так і соціально-економічні аспекти, сприяє їх пов’язанню з оцінкою технічних і фінансових можливостей їх реалізації;

– взаємозв’язок соціально-економічних і просторових аспектів розвитку території дозволяє вести цілісну інформаційну базу;

– прозорість стратегії в поєднанні з наочністю різних візуалізацій майбутнього міста підвищують її ефективність як інструменту залучення населення, громадськості, бізнесу в процеси вироблення основних напрямків розвитку;

– комплексна стратегія здатна дати вичерпне уявлення бізнесу (інвесторам) про цілі, завдання і пріоритети розвитку міста на довгострокову перспективу;

– як цілісний документ з виразною і всебічною аргументацією, а також системою моніторингу, що міститить широке коло показників, що стосуються різних сторін життєдіяльності міста, стратегія стає інструментом зміцнення авторитету і довіри до влади.

*Принцип проблемно-пріоритетної орієнтованості***.** Орієнтує на виявлення проблем та вибір пріоритетів на основі реальних фінансових, технічних та інституційних (правових) можливостей. Потрібно вміти огрунтовано визначати пріоритети в організації систем стосовно особливостей урбанізованої системи та його окремих складових. Пріоритетів не може бути багато. Необхідно концентруватись на головному. На тому, що принесе великі результати. На тому, де масштабна перспектива. На тому, для чого реально знайти ресурси (стратегія як спосіб дій стає особливо необхідною в ситуації, коли для прямого досягнення основної мети недостатньо наявних ресурсів).

Відповідно до даного принципу постає вимога уникати ситуацій, коли короткострокові вигоди блокують вирішення та загострюють проблеми майбутнього. Велика кількість завдань, що необхідно вирішувати в містах ставить вимогу до ширшого розгляду та усвідомлення перспективності і прогнозування в стратегіях розвитку урбанізованих систем. Практика підтверджує, що хаос і невпорядкованість у суспільстві поширюється там, де ігнорується традиція. Таким чином, ця вимога зорієнтована на інтереси громади, скоригований з урахуванням місцевих умов і ресурсів має найважливіше значення для інтегрованого розвитку. Залежно від місцевих умов урбанізованих систем можуть виникати абсолютно різні пріоритети.

Вибір ключових проблем для вирішення і напрямків міського розвитку з урахуванням бар'єрів і викликів потребують чіткого знання реальної картини і здатності ставити правильні питання. Для цього доцільно використовувати матрицю пріоритетів (п. 3.1). Цей принцип ставить також вимогу переосмислення та вдосконалення співвідношень між бажанням і можливостями у реалізації цілей. Як показало застосування матеріалів даного дослідження до практики розробки програм соціально-економічного розвитку міст, значні труднощі невиконання цілей стратегічного розвитку міста зосереджені в системі фінансових і технічних можливостях реалізації проектів. Приклад - Червоноградської ОТГ у Львівській області, яка створена у грудні 2020 року, до її складу увійшли 8 рад (2 міських, 1 селищна, 5 сільських), 14 населених пунктів, що раніше адміністративно належали до Червоноградської міської ради, Сокальського та Радехівського районів Львівської області. Загальна площа 230,3 кв. км, населення – 90243 осіб, у тому числі міське – 79682 особи, сільське – 10561 особа. Міське населення перевищує сільське у 7,5 разів, загальна щільність 392 особи на кв. км, у місті Червоноград проживає 4018 осіб на 1 кв. км. [202]

Наступна характерна особливість Червоноградської ОТГ – підземні поклади кам'яного вугілля, які є найбільшими на теренах Західної України та у Львівській області. Зокрема, за останні роки в межах Червоноградського ГПР розвідано і передано для промислового освоєння ділянки під будівництво двох шахт № 3 і 4 «Червоноградські» з балансовими запасами 169,1 млн т кам'яного вугілля, а ще дві перспективні ділянки (№ 5 і 6 «Червоноградські») перебувають на стадії «до розвідки» [151, с. 94]. Загалом, за оцінками фахівців у разі продовження проведення геологорозвідувальних робіт, розробка Львівсько-Волинського вугільного басейну може тривати ще 50–60 років та створювати робочі місця шахтарям Червонограда й інших населених пунктів [244].

Демографічні показники є основою для обґрунтування потреби створення робочих місць, формування адміністративних послуг, розвитку соціальної та інженерно-технічної інфраструктури. Будівництво комунальних об'єктів (полігонів твердих побутових відходів, місць поховань, очисних споруд,

інженерних мереж тощо) на приміських територіях нерідко викликали певний спротив сільських мешканців. Побудова відповідної концептуальної моделі, що містить визначення взаємозв'язків, компенсацій, проникнення вигод усередині громади (медицина, освіта тощо), інформування її, зможе гармонізувати стосунки сільських та міських жителів, а головне, вибудувати обґрунтований соціально-економічний пріоритет як «покращення рівня життя населення», що лягає в основу Концепції інтегрованого розвитку території територіальної громади.

Інформація щодо наявності покладів кам'яного вугілля на території Червоноградської громади, на перший погляд, могла б стати базовою для формування пріоритету у сфері «зміцнення енергетичної незалежності країни в контексті освоєння родовищ кам'яного вугілля у Червоноградській ОТГ», «створення енергетичного кластера у Львівській області» (видобуток вугілля, генерація електроенергії на Добротвірській ТЕС, проєктів видобування попутного газу під час видобування вугілля і т. д.). Попри це, моделювання природно-ресурсного потенціалу ОТГ повинно дати відповіді на цілу низку питань, які пов'язані з енергетичним ринком України та світу, технологічною складністю, строками та високою вартістю будівництва підприємств із видобутку вугілля, можливістю залучення інвестицій у проєкти будівництва шахт і технологій видобутку попутного газу, ринком праці у підземних умовах та інші аспекти, які пов'язані на місцевому, регіональному та державному рівнях. Лише визначивши залежності між потребами інвестицій, термінами їх залучення та строками будівництва вуглевидобувних підприємств, ефективність та окупність інвестицій, обсяг наповнення ринку, місткість ринку вугілля підприємств ОТГ, світові й національні тенденції та інші зв'язки, можна дати оцінку пріоритетності розвитку вугільної галузі на території згаданої ОТГ.

Проведений аналіз можливості реалізації пріоритетів у сфері енергетики дав можливість стверджувати, що підприємства підземного видобутку вугілля створюють значні екологічні проблеми на територіях, усунення яких також має бути складовою Концепції інтегрованого розвитку. Тому Концепція

інтегрованого розвитку території Червоноградської ОТГ має бути побудована, виходячи також із наявного потенціалу інших природних ресурсів. Наприклад, об’єднані сільські території володіють земельними ресурсами, сільгоспугіддями, деякими лісовими та водними ресурсами, а також на території громади є так звані штучні ресурси (породні відвали), утворені внаслідок підземного видобутку та збагачення вугілля, які можуть використовуватися в інших галузях.

Розвиток соціальної інфраструктури повинен передбачати можливості охоплення надання ефективних соціальних послуг, включаючи і комунальні, для мешканців сільських територій ОТГ. Сьогодні спостерігається активізація процесів урбанізації навколо навіть середніх міст, що показує щільність населення в місті Червоноград порівняно з прилеглими територіями. Процеси інтеграції всередині самої громади повинні передбачати взаємопроникнення, об’єднання ресурсів, засад їхнього споживання, використання трудового потенціалу, добробуту жителів громади на основі рівноцінних можливостей та доступності. Саме моделювання цих процесів у органічному зв’язку може стати найефективнішим способом формування положень Концепції інтегрованого розвитку території громади. Концепція повинна передбачати напрями співробітництва територіальних громад згідно з існуючим законодавством, а також співробітництво на основі створення агломерацій за участю об’єднаних громад.

Принцип гнучкості. Передбачає своєчасне реагування на проблеми і виклики, можливості коригування підходів щодо інтегрованого розвитку урбанізованої системи на основі зміни концепцій та планування**.** Принцип гнучкості реалізується шляхом забезпечення процесу планування, що враховує динаміку процесів в системі, тобто ставить вимогу відійти від статичного планування і перейти до адаптивного планування, яке включає регулярні та повторювані процеси моніторингу, оцінки та коригування рішень.

Принци поширюється і на інші складові системи, зокрема можливість зміни функціонального призначення об'єктів в залежності від вимог ринку або ситуації, демографічної ситуації. Таку можливість забезпечує широкий спектр

видів дозволеного використання кожної земельної ділянки, а також планувальні та конструктивні рішення щодо об’єктів нерухомості: можливість зміни функціонального призначення приміщень (наприклад, перетворення квартир в перших поверхах в комерційну нерухомість), що забезпечується гнучкими конструктивними рішеннями, що дозволяють проводити перепланування без значних капіталовкладень; зміни конфігурації, будівель, що дозволяють перепрофільовувати призначення приміщень з житлової на офісну, торгову, виробничу і навпаки. Наприклад, при розміщенні об'єктів соціальної інфраструктури на перших поверхах будівель можна обмежитися перебудовою тільки частини будівлі, якщо виникне необхідність зміни функцій цих об'єктів.

Принцип екологізації. Має тісне пов’язання з поняттям сталості та стійкості (усталеності), яке в урбаністиці отримує широке вживання. Сталість системи пов’язується з ресурсоощадливість, а при можливості «відв’язанням» економічного розвитку від використання ресурсів. Стійкість – це здатність системи витримувати і враховувати наслідки впливу економічних, екологічних, політичних та інших криз, адаптуватися до змін, формувати стратегії підготовки до можливих криз в майбутньому, забезпечувати сталий розвиток та благополуччя населення. Зміни, спричинені зміною клімату, мають різні особливості. Повільні та стабільні змінні, які постійно змінюють систему, можуть спричинити незворотні перетворення та перевести систему в абсолютно різні режими. За таких умов лише підкреслення таких принципів, як стійкість та надмірність, буде недостатнім, і необхідні вдосконалення з точки зору подолання, адаптації та можливостей трансформації [338]. Життєздатність - це не додаткова, а невід'ємне завдання інтегрованого розвитку. Її можна досягти лише в тому випадку, якщо прийняті до уваги всі компоненти комплексної урбанізованої системи. Щоб зробити систему життєздатною, необхідно запобігати її розвитку (розширення) в зонах ризику, вирішувати проблеми розширення несанкціонованої забудови, відсутності інфраструктури і погіршення стану довкілля. У такій спосіб планування з урахування вимог сталості і життєстійкості передбачає розмаїті сценарії розвитку та ризики й такі

властивості урбанізованих систем, як гнучкість, децентралізації джерел енергоспостачання, розвиток вулично-дорожньої мережі.

Таким чином розглядаючи напрями сфери екологізації у розвитку урбанізованих систем, необхідно враховувати не лише наявні можливості збереження навколишнього середовища, а й спрогнозувати наслідки впливу економічних, політичних і екологічних криз, загострення уваги щодо вичерпності природних ресурсів, спрямувати екологічну діяльність на використання відновлюваних джерел енергії для енергопостачання, розвиток зеленої економіки з безвідходним виробництвом, яка має високий відсоток озеленення території, зберігає природні ландшафти. Екологізація інтегрованого розвитку є необхідним для врахування ризиків, що можуть виникати через кліматичні зміни, властиві урбанізованим системам (рис.5.1.).

Рис. 5.1. Напрями політики екологізації у розвитку урбанізованих систем

*Джерело: розроблено автором

У такій ситуації з'являються принципово нові проблеми, що вимагають іншого трактування щодо функціонального зонування, розвитку транспортної мережі, розміщення окремих об'єктів тощо. Одним із можливих варіантів є забезпечення стійкості одних систем за рахунок інших, перерозподіл ресурсів на користь пріоритетних цілей. Більшість видів економічної діяльності

урбанізованої системи претендує на одні і ті ж природні ресурси (енергетичні, територіальні, водні, лісові та ін.). Принцип екологізації вимагає постійних та систематичних зусиль для координації поточних процесів, пов'язаних з експлуатацією, збереженням, вивільненням та реорганізацією якчотири основні фази адаптаційного циклу. Принцип ставить вимогу:

1. Адаптації до кліматичних змін: коригування природних або людських систем у відповідь на фактичні або передбачувані наслідки зміни клімату для зменшення шкоди або використання корисних можливостей.

2. Пом'якшення наслідків зміни клімату: Заходи щодо зменшення впливу людської діяльності на кліматичну систему, насамперед шляхом зменшення викидів парникових газів.

3. Ретельного та ефективного управління та використання доступних ресурсів, включаючи уникнення, зменшення та повторне використання великої частини того, що зараз вважається відходами, та забезпечення адекватної сучасної фізичної, транспортної та соціальної інфраструктури для задоволення потреб зростаючого та жвавого міста, і різноманітне населення.

4. Захисту та покращення природного середовище та середовища існування системи, одночасно розширюючи та максимально використовуючи відкриті та зелені насадження.

Принципи мають чітке пов’язання з розвитком урбанізованих систем і придатні для окреслення стратегічних наукових засад інтегрованого розвитку. Вони кореспондують між собою. Принципи діють як для задач просторової організації урбанізованих систем, так і для їх розвитку. Повноцінне застосування сформульованих вище принципів передбачає якісні зміни в методології і методах аналізу, оцінки та обгрунтуванні рішень у розвитку урбанізованих систем. Їх дотримання дозволить краще врахувати складні і неоднозначні процеси, що відбуваються в містах, забезпечити розвиток міст по ефективній траєкторії.

Окреслені вимоги повинні супроводжуватися конкретними діями для їх дотримання, зокрема:

- змінами в законодавстві, які знімуть бар'єри і сприятимуть розвитку міс та територіальних громад. Просторова й міська політики повинні отримати високий статус і бути введені як фундаментальна категорія в законодавство;
- розробкою положень державної просторової політики, яка включатиме і міську політику, скеровану на організацію простору, об'єднання територіальних спільнот, міський транспорт і мобільність, енергетичну ефективність, економічний розвиток, охорону середовища, демографічне відтворення, управління територіями тощо;
- оновленням просторової документації. Розпочати слід з локальних міських осередків та проблемних територій (у т.ч. сільської місцевості), введення нових функцій, підтримки «сил розвитку» територіальних громад. Розвиток та просторова організація соціально, економічно й фізично здеградованих територій має опиратись на цілісну просторову політику держави і регіону;
- створенням ефективних інституцій на місцях, що реалізовуватимуть нову просторову й соціально-економічну політику на різних ієрархічних рівнях, сприятимуть покращенню умов участі територіальних громад, введенню механізмів взаємодії, підтримки та розширення участі у розвитку міст і територій;
- формуванням науково-інформаційних та центрів знань, де зосереджуватимуться знання й інформація, а також здійснюватиметься моніторинг процесів у містах та в територіальних громадах.

5.2. Стратегія реалізації концепції інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Під стратегією інтегрованого розвитку урбанізованих систем будемо розуміти формування активних засобів а також способів їх використання для досягнення мети. Активними засобами стратегії є економічний, людський і

просторовий та часовий потенціали, тобто вони охоплюють всі складові урбанізованої системи. Спосіб використання активних засобів стосується технологій і інформаційного забезпечення стратегії, чинників регулювання урбанізаційних процесів.

На практиці стратегія набуває двох форм: нематеріальної та матеріальної. Перша з них ототожнюється з результатом (продуктом) стратегічного управління, який складається з процесів планування, організації, мотивації та контролю. В результаті процесу планування стратегія визначає мету та довгострокові цілі розвитку, а також план дій та методи, які будуть використані для їх реалізації. У контексті процесу реалізації стратегія не лише забезпечує основу для прийняття рішень, але і є предметом моніторингу її впровадження, оцінювання обґрунтованості рішень та їх коригування.

Стратегія повинна виконувати ключові функції:

– координація стратегічного планування на державному та регіональному рівні;
– визначення внутрішніх і зовнішніх умов, тенденцій, обмежень і диспропорцій (включаючи технічні і фінансові можливості) реалізації завдань інтегрованого розвитку;
– визначення пріоритетів, цілей і завдань інтегрованого розвитку системи;
– вибір методів і механізмів, що забезпечують ефективне використання ресурсів для досягнення цілей;
– формування і реалізація плану заходів щодо досягнення цілей і вирішення завдань інтегрованого розвитку;
– визначення ресурсів для досягнення цілей і рішення задач інтегрованого розвитку урбанізованої системи;
– координацію дій зацікавлених осіб стратегічного планування та заходів щодо термінів їх реалізації, очікувані результати та параметрах ресурсного забезпечення;
– моніторинг та контроль за реалізацією цілей інтегрованого розвитку;
– науково-технічне, інформаційне, ресурсне та кадрове забезпечення стратегічного планування;

– створення умов, що забезпечують залучення всіх зацікавлених осіб до процесу стратегічного планування.

Стратегія розвитку урбанізованих систем може орієнтуватися на різні цілі, зокрема: усунення суперечностей просторової організації; пошук шляхів підвищення ефективності функціонування системи; досягнення сумісності між елементами системи і між системою та навколишнім середовищем; обгрунтування обмежень в організації і розвитку системи та інші цілі. Проте інтегральною метою стратегічного планування є підвищення результативності використання потенціалу регіону через оптимізацію основних детермінат системи в заданому проміжку (масштабі) часу (рис.5.2).

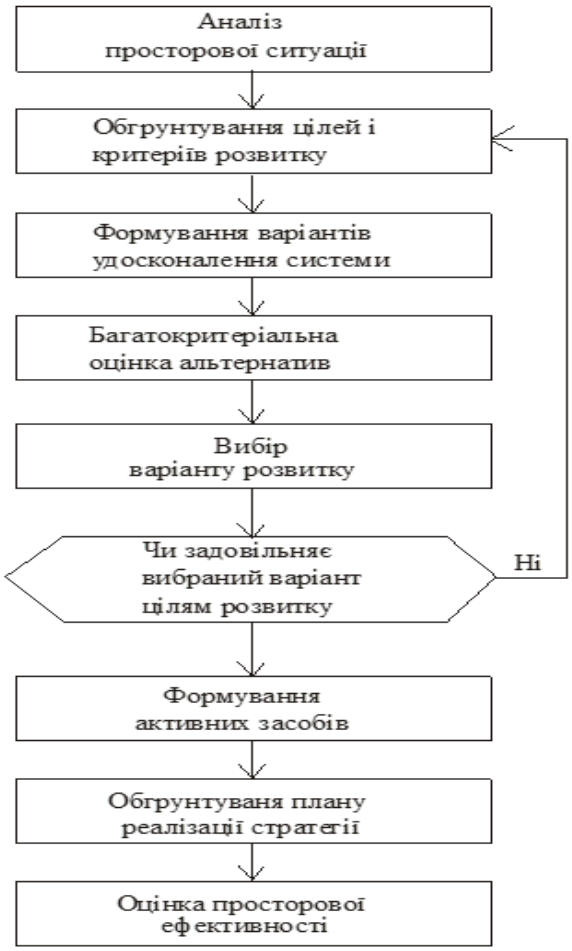


Рис.5.2. Загальна схема стратегічного планування інтегрованого розвитку урбанізованої системи

*Джерело: авторська розробка

Методику стратегічного планування потрібно будувати з урахуванням запропоновани принципів (п.5.1.). Тип стратегії вибирається в залежності від мети, наявних активних засобів і допустимого ризику. Ризики стосуються усіх детермінант системи, зокрема людського (некомпетентність, психологічні особливості, менталітет, достовірність і повнота інформації); економічного (галузева структура, погіршення інвестиційного клімату), управлінського (ризики менеджменту), просторового (мінливість умов, місцерозташування) та часовим (інфляційні очікування, термін реалізації стратегії).

Потрібно належним чином оцінити допустимі ризики, як імовірні негативні наслідки. У найбільш загальному вигляді ризик може бути визначений за формулою

$$R = p \cdot Q$$

де: R - величина ризику, p - ймовірні негативні наслідки, Q - масштаб результату.

На практиці виділяються :

1) стратегія високого ризику - коли розрахунок робиться на високий результат, при значній імовірності негативного результату;

2) стратегія мінімального ризику - орієнтація на гарантовані результати з високою імовірністю в найбільш несприятливих умовах;

3) адаптивна стратегія передбачає можливість зміни тактичних цілей, активних засобів і способів їх використання в залежності від ситуації в межах допустимого ризику.

На різних рівнях ієрархії стратегічного планування доцільно застосувати різні стратегії:

- на рівні систем великого масштабу високі ризики недоцільні, оскільки пов'язуються з можливими складними наслідками для всієї системи;
- на рівні територіально-галузевої стратегії допустимі певні ризики;
- на рівні локальних стратегій можливі високі ризики (рис. 5.3).

Рис. 5.3. Взаємозвязки рівня ефективності стратегії з рівнем ризику і масштабом результатів

*Джерело: розроблено автором за [21]

Мінімізація ризику потребує значних ресурсів, тому надмірна обережність не даватиме приросту ефективності. Проте не можна всю систему одночасно ставити під високі ризики.

Інтегрований розвиток скеровується на майбутнє, що обумовлює *вимогу прогностичності* у формуванні всіх детермінант системи як відображення в урбанізованих системах найвірогідніших в майбутньому цілей і засобів розвитку, а також умов їх досягнення. Структуру системи творять елементи, що мають різну динаміку і розміри, відіграють у системі окрему роль, а відповідно, по-різному прогнозуються. Досягнення рівноваги факторів і об’єктивності прогнозування, повинні починатися із визначення ваги та розміру кожного елемента, окреслення його місця в системі. В умовах трансформації суспільства одні елементи підвищують свою вагу і розмір, другі - знижують.

Виділяються такі етапи пошукового прогнозування розвитку регіону:

- аналіз та структурне представлення урбанізованої системи;
- визначення ієрархії елементів та їх ролі в системі;
- оцінка потенціалу системи;

- часткові прогнози еволюції окремих детермінант урбанізованої системи з врахуванням усього комплексу чинників та стохастичності розвитку;
- сумарний прогноз з врахуванням вагових коефіцієнтів елементів і розробка перспектив розвитку урбанізованої системи;
- коригування перспективних цілей у зв'язку із ресурсним потенціалом системи.

Багатогранність прогнозу закономірна і чим більша кількість показників залучена до прогнозу, тим аргументованішого і об'єктивнішого проектного рішення можна очікувати. Проте на практиці важко об'єднати прогнозні параметри в межах одного проекту, тому доцільно встановити пріоритетність прогнозних показників, що залежить від стану системи і задач, що потребують вирішення на певному проміжку. Якщо раніше визначальним виступав нормативно-цільовий метод перспективного планування та прогнозування (на основі цільових планових вказівок і вимог галузей, а також підняття окремих показників до нормативних), то в нинішніх умовах зростає роль *пошукового* методу, коли майбутнє визначається як продовження дій, направлених на усунення існуючих проблем та підвищення ефективності системи.

Прогнозування забезпечує превентивність управлінськх рішень, суть яких полягає в запобіганні небажаного стану і ситуацій ще до моменту, коли не виник конфлікт.

На основі стратегічного бачення майбутнього і результатів системного аналізу урбанізованої системи визначаються стратегічні пріоритети, цілі і завдання довгострокового розвитку системи, очікувані кінцеві результати.
Виходячи із загальної структури в стратегії пропонується виділяти 4 групи пріоритетів: економічні, соціальні, екологічні, просторові.

На особливу увагу при розробці стратегії інтегрованого розвитку є встановлення просторових пріоритетів, що випливають із особливостей території, що дозволить забезпечити реалізацію напрямів соціально-економічної

політики, а також координацію та краще управління ресурсами урбанізованої системи. Основними завданнями моделі є:

– проілюструвати напрямки просторового розвитку, описати очікувані наслідки просторових перетворень, що є результатом досягнення цілей
– стратегія та пояснення послідовності втручань, присвячених конкретним областям,
– визначити пріоритетність сфер з різними характеристиками та взаємозв’язками між ними, сформулювати загальні рекомендації
– (рекомендації) та правила управління простором (з особливим акцентом на сферах, важливих з точки зору розвитку комуни),
– встановити рамки співпраці із зацікавленими сторонами у сферах досягнення поставлених цілей розвитку (наприклад, власники нерухомості, державні установи та одиниці місцевого самоврядування, інвестори, підприємці),
– перекласти довгострокові цінності, виражені у баченні розвитку та визначенні політики, що проводиться
– визначити суспільні інтереси, встановивши рамки дій для стратегій, політики та використання простору, а отже, виконувати їх
– запобіжні функції проти можливих конфліктів - соціальні, просторові, екологічні (наприклад, щодо розміщення суперечливих інвестицій).

Передумовою виділення просторових пріоритетів є поглиблена діагностика територій, тобто визнання ендогенних ресурсів та потенціалів, які можуть бути використані для розвитку, а також визначення бар'єрів розвитку та сфер, які слід підтримувати. Основи планування, інвестиційні плани та інші просторові заходи для цих областей мають зосереджуватися на впровадженні, виявляючи як можливості, так і проблеми, які потребують вирішення. Посилаючись на представлене визначення, можна виділити два типи територій:

• проблемні зони, що характеризуються несприятливими явищами у соціальній, економічній чи природній сфері, вимагають втручання, спрямованого на подолання бар'єрів розвитку,

• сфери зростання, що відрізняються специфічними потенціалами (тобто полюси зростання, тематичні області або групи передових технологій), які в результаті втручань можуть формувати конкурентні переваги підтримки, у тому числі особливого характеру, тобто сфери стратегічного втручання

У ході дослідження встановлено, що особливу господарську, екологічну, наукову, естетичну цінність для урбанізованих систем мають такі типи територій (рис.5.4).

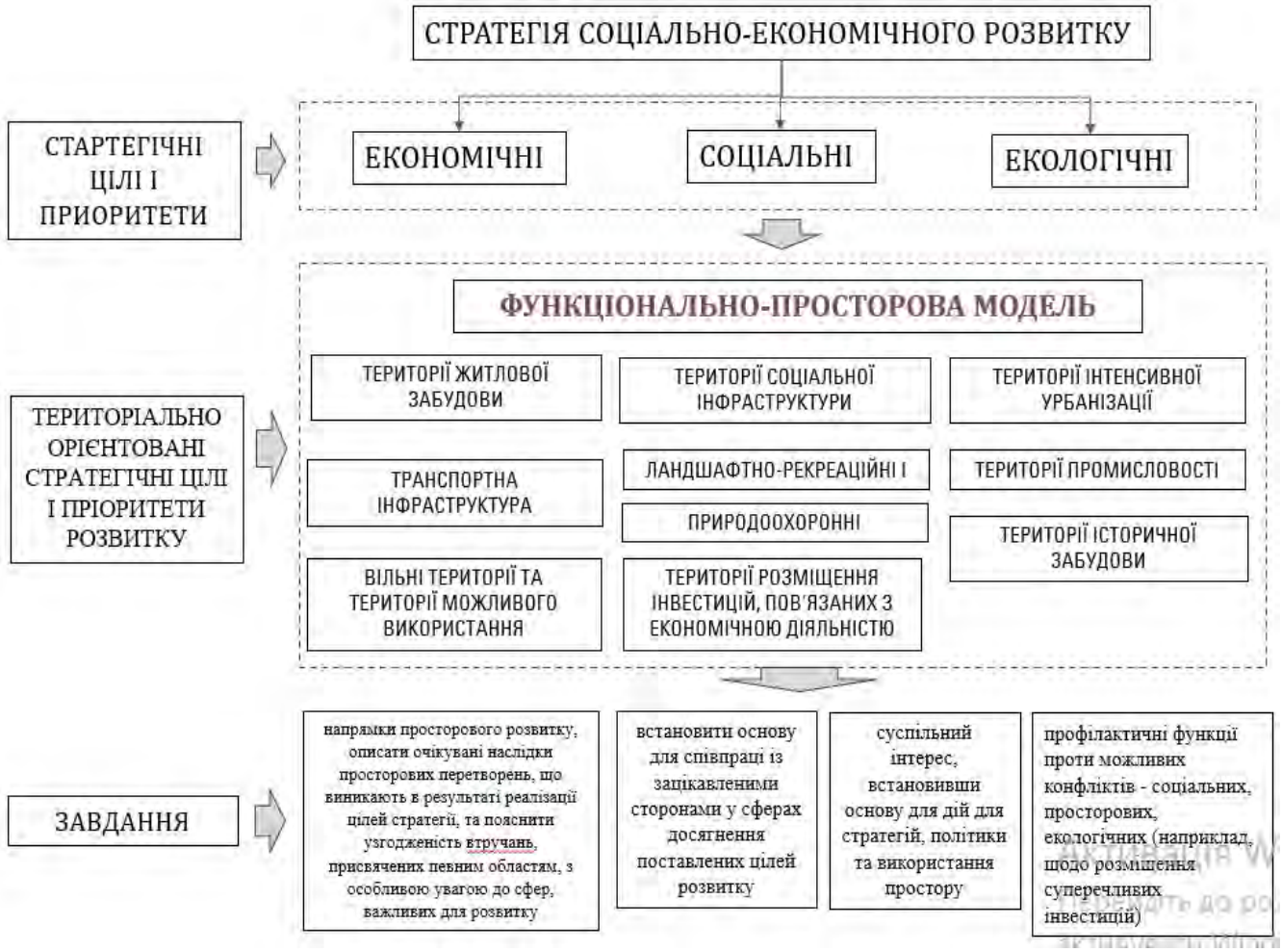


Рис. 5.4. Алгоритм застосування функціонально-просторової моделі урбанізованої системи

*Джерело: розроблено автором

Території з рівнем активності процесів урбанізації: центральна зона, нецентральні території, приміські території:

- центальна зона є територію, що характеризується високими показниками щільності забудови, наявністю історичної забудови; має яскраво виражений багатофункціональний характер, пов'язаний з концентрацією адміністративних, ділових, культурно-просвітницькі, торгових, наукових, громадських та побутових функцій.
- нецентральні території придатні для розміщення різноманітних форм забудови, характеризується середньою щільністю забудови; значна частина цієї зони зайнята промисловими й комунально-складськими територіями, що розвинулись тут у міжвоєнний період та перші роки радянського періоду.
- приміські території характеризуються багатофункціональністю навантаження різними видами економічної діяльності; виступають територією дифузії (змішування) міського й сільського середовищ, накладання їх функцій. За рахунок цього тут особливо активно проявляються системні ефекти і виникають нові просторові властивості. Території характеризуються також підвищеною часткою забудови сільської місцевості та вищою щільністю населення порівняно з іншими територіями області, розміщенням житлової, комерційної, рекреаційної функцій. Сільськогосподарська та інфраструктурна функції орієнтовані на потреби міста;

Вільні території. Мають значний інвестиційний потенціал щодо розміщення нового житла, комерційних та інших функцій, пов'язаних із наявними або потенційними покращеннями доступності громадського транспорту.

Території можливої інтенсифікації забудови. Забудовані території з хорошими існуючими або потенційними комунікаційними зв'язками, можуть потенційно бути забудовані, але на рівні нижчому від рівня, який можна досягти стосовно вільних територій.

Території інноваційних центрів. Території для розміщення індустріальних парків, інших інноваційних центрів зростання і кластерів.

Природно-ландшафтні території. Є невід’мним елементом простору урбанізованої системи через санітарно-гігієнічне значення (регулюють температурний режим, служать надійним захистом від вітру, шуму, пилу, забруднень атмосферного повітря відходами промислового виробництва та викидами транспорту). Зелень надає сприятливий психологічний вплив на людей. Зелені насадження мають велике естетичне значення і є повноправним компонентом естетики і архітектури міста. Близькість до відкритих зеленим просторам також сприяє збільшенню вартості нерухомості, збільшення можливостей для відпочинку, доступу до відкритого простору.

Громадський простір. Життєво важливий компонент успішного міста. Добре сплановані і керовані громадські простори є важливим міським активом, а також позитивно впливають на економіку міста. Інвестиції в громадські простору сприяють поліпшенню здоров'я і добробуту; зменшують вплив зміни клімату; спонукають людей ходити пішки або їздити на велосипеді; збільшують безпеку і зменшують почуття страху. Громадські простору можуть покращувати житлові райони, підтримувати вартість нерухомості, бути більш привабливими для туристів і сприятиме зростанню роздрібної торгівлі.

Стосовно визначених територій доцільно розробляти детальні параметри їх розвитку і використання, а саме:

- правила розвитку та використання територій інтенсивної урбанізації (наприклад, продовження функцій або заборона їх розвитку, необхідність введення заборони на забудову / обмеження будівель на незабудованих територіях та без технічної інфраструктури, заборона в'їзду легкових автомобілів до центр міста, обов'язкове утримання води, більш жорсткі параметри смогу та шуму, стандарти зелених насаджень), можливості розширення функцій або заборони їхнього розвитку на визначених територіях,
- обмеження будівництва на незабудованих територіях та без технічної інфраструктури,

- заборони в’їзду легкових автомобілів до центральної частини міста, екологічні обмеження,
- напрямки розвитку транспортної і технічної інфраструктури, у т.ч. можливості розширення та пріоритетність використання видів громадського транспорту,
- умови розміщення житлової забудови у просторі міста,
- використання природно-ландшафтних територій);
- правила розвитку природно цінних територій (наприклад, заліснення, утримання, обмеження будівель, умови та правила використання в рекреаційних або освітніх цілях),
- умови та правила для створення територій для розміщення інвестицій, пов'язаних з виконанням рекреаційних, спортивних та міських функцій,

Вільні території формують інвестиційний потенціал урбанізованої системи і повинні розглядатися з позицій найбільш ефективного використання. Відповідно до Методики експертної грошової оцінки земельних ділянок найкраще та найбільш ефективне використання визначається наступною дефініцією: «фізично можливе та економічно доцільне використаня земельної ділянки в результаті якого вартість що визначається буде максимальною порявняно з вартістю яка може бути визначена на підставі аналізу інших можливих варіантів її використання» [114].

Аналіз найбільш ефективного використання проводять на засадах оцінки майна відповідно до чинного законодавства. В основу визначення найбільш ефективного використання об'єкту інвестиційної діяльності покладено той факт, що дохід від управління певною територією залежить від ефективності її використання в господарському обігу. Найбільш ефективне використання земельної ділянки повинно відповідати наступним критеріям: бути законодавчо дозволеним, фізично можливим, бути економічно виправданим, приносити максимально можливий дохід. При доборі земельних ділянок необхідно враховувати ці умови органами влади. З врахування вищесказаного і опираючись на норми законодавства вважаємо, що аналіз найбільш ефективного

використання об'єкту інвестиційної діяльності доцільно здійснювати поетапно у наступній послідовності: аналіз альтернативних варіантів використання в залежності від ринкової ситуації та перспектив її зміни; аналіз юридичної допустимості використання; аналіз технічної (фізичної) можливості використання; аналіз економічної доцільності впровадження інвестиційного проекту; аналіз фінансової ефективності впровадження інвестиційного проекту [23].

Законодавством не передбачено вимог до змісту та методології визначення просторових пріоритетів, залишаючи в цьому плані свободу та гнучкість владі. Виділення функціональних типів територій для завдань стратегічного планування вимагає більш узагальненого (синтетичного) підходу до просторових проблем, ніж це передбачено в містобудівній документації. Крім цього повинні бути враховані функціональні типи територій, що визначені в державних стратегіях та інших документах регіонального рівня і рівня територіальної громади.

Системна стратегія розвитку урбанізованої системи повинна розв’язувати дилеми: "урбанізація — дезурбанізація" регіону; "монофункціональна — поліфункціональна" спеціалізація; "концентрація — деконцентрація", "моноцентрична — поліцентрична" структури. Важливим відношення до процесу урбанізації, його розширення чи дезурбанізації, роль урбанізованої системи в структурі територіальної громади, регіону, країни в цілому. Вибір варіанту із множини альтернативних стратегій задасть основні контури майбутнього урбанізованої системи. Динамічний розвиток урбанізованих систем в умовах глобальної конкуренції не повинен суперечити політиці реурбанізації та збалансованого розвитку. Реурбанізація (пов’язана з ревіталізацією деградованого простору та підвищенням ефективності використання внутріміськогоо простору й ресурсів) повинна призводити до зміцнення ідентичності міста-центру і тим самим підвищувати конкурентоспроможність усього простору агломерації.

Важливо, щоб у просторовому аспекті розвиток урбанізованих систем відповідав концепціям «компактного міста» і «поляризованої урбанізації» (що означає розвиток процесів урбанізації в певних місцях та у визначених напрямках, який би запобігав неконтрольованому «розростанню» урбанізованих територій). Формулювання конкретних вимог щодо можливих моделей розвитку цих просторів вимагає окремого аналізу.

Реалізація стратегії – це визначення вхідних і вихідних даних для кожної складової урбанізованої системи, контролю стану системи і середовища (моніторинг), вибір факторів управління процесами та їх активізація в залежності від ситуації для забезпечення номінального режиму функціонування системи і досягнення стратегічної мети.

Ступінь реалізації цілей та заходів стратегії розвитку підтверджує ефективність діяльності місцевої влади та правильність припущень прийнятий у стратегії розвитку. Організація процесів реалізації стратегії визначається системою реалізації стратегії, яка, зокрема:

- вказує на суб’єктів, залучених до реалізації стратегії, з урахуванням їх ролі та компетенції, а також стосунків між ними,
- представляє розподіл завдань,
- визначає правила співпраці,
- пропонує механізми та інструменти для реалізації стратегії,
- визначає керівні принципи підготовки виконавчих документів,
- визначає метод моніторингу та оцінки реалізації стратегії та її оновлення.

В стратегіях цілеспрямованого розвитку важливу роль повинні відігравати механізми, за допомогою яких забезпечується інтегрований розвиток. Варто говорити про систему механізмів, до якої входять економічно-фінансові та соціально-інституційні і територіально-планувальні, а також екологічні, юридичні, моральні обмеження, які забезпечують реалізацію стратегічних рішень зсередини (рис.5.5).

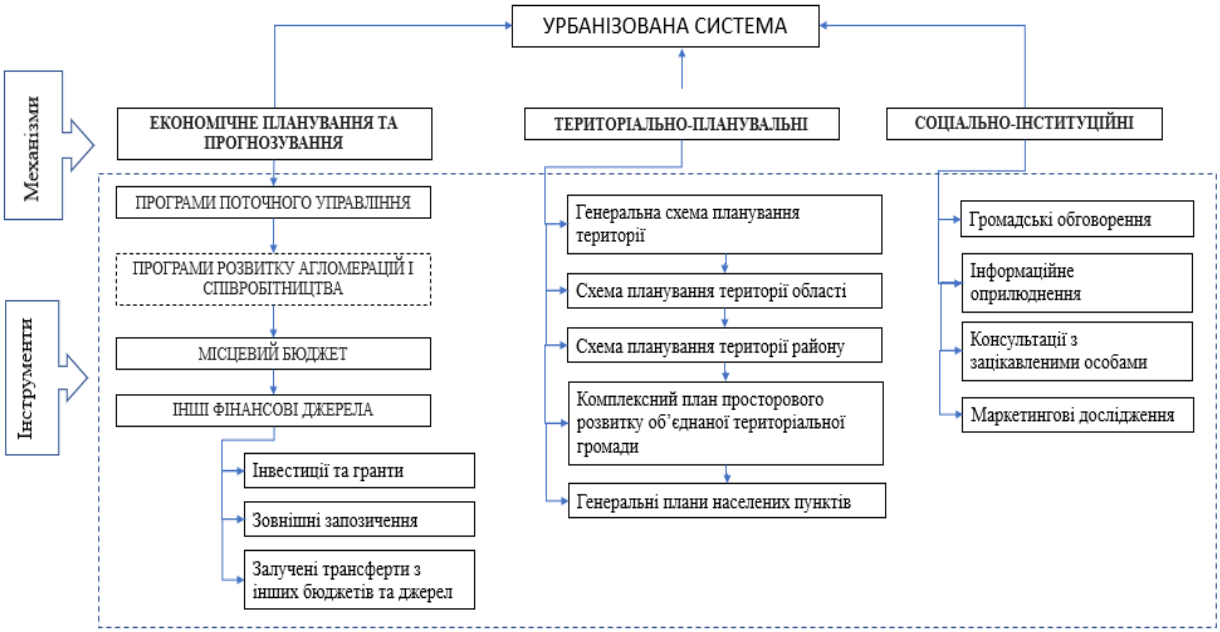


Рис.5.5. Механізми і чинники реалізації стратегії цілеспрямованого розвитку урбанізованих систем

*Джерело: розроблено автором

При розробці стратегії розвитку урбанізованої системи вирішуються комплексні задачі: транпортні, територіального розвитку, економічного росту, житлового забезпечення, екологічні, соціальні тощо. Вирішення задач знаходиться на соціально-економічних, економіко-містобудівних і соціально-містобудівних взаємодіях, тому для розв'язання доцільно застосовувати системний підхід і вирішувати їх одночасно. Проте інколи доцільно виділити найгостріші проблеми, які "блокують" ефективне розв'язання інших і зумовлюють найбільший вплив на продуктивність функціонування міста як системи, сконцентрувати ресурси для їх послідовного розв'язання (звузити простір соціально-економічних рішень).

Неодмінною умовою є забезпечення взаємозв'язку пріоритетів інтегрованого розвитку і механізмів економічного планування і прогнозування, які повинні включати:

- формування і здійснення програм поточного управління, програм розвитку агломерацій і співробітництва територіальних громад;

- джерела фінансування програм, у т.ч. фінансування заходів за рахунок коштів місцевого бюджету, інших залучених фінансових коштів (інвестиції, гранти, трансферти з інших бюджетів та джерел) на екологічні, соціальні цілі, підтримку архітектурної спадщини);
- фінансових ресурсів приватних структур, що передбачено законодавством України про державно-приватне партнерство та концесії.

Рис. 5.6. Фінансово-економічне забезпечення реалізації пріоритетів інтегрованого розвитку урбанізованих систем

*Джерело: розроблено автором

Поєднання пріоритетів і фінансово-економічних механізмів забезпечить спроможність реалізації цілей інтегрованого розвитку урбанізованх систем, дозволить окреслити напрямки розвитку, потреби в інвестиціях, орієнтовне розташування стратегічних інвестицій, сфери пріоритетного розвитку, сфери з ключовими функціями (важливі з точки зору розвитку системи даної території, одиниці місцевого самоврядування, що є результатом прикладу спеціалізації району або його конкретних потенціалів) та пропонують спосіб їх розвитку у формі домовленостей, рекомендацій (рекомендацій) або правил.

Обсяги коштів, запланованих для реалізації цілей розвитку слід вказувати разом із потенційними джерелами фінансування, наприклад:

1) фінансування заходів за рахунок коштів місцевого бюджету, інших залучених фінансових коштів (інвестиції, гранти, міжбюджетних трансфертів) на екологічні, соціальні цілі, підтримку архітектурної спадщини;

2) фінансових ресурсів приватних структур (на водопостачання, очищення стічних вод, збирання та утилізацію сміття, реконструкцію та утримання об’єктів історико-культурної спадщини, спортивних споруд та інших об’єктів, які визначає громада, для реконструкції, модернізації, будівництва та утримання об’єктів комунальної власності), що передбачено законодавством України про державно-приватне партнерство та концесії.

В умовах обмежень у фінансових ресурсах, міський бюджет не повинен виступати єдиним джерелом фінансування пріоритетів розвитку. Слід визначити ті області і сфери, в які міській владі доцільно залучати для виконання робіт і надання послуг інших агентів, включаючи приватні компанії, університети, фонди, некомерційні організації.

Державно-приватне (муніципальної-приватне) партнерство являє собою один з доступних інструментів залучення приватних інвестицій в інфраструктурні об'єкти. Дозволяє залучити в державний сектор економіки додаткові ресурси, в першу чергу інвестиційні, перекласти на приватний сектор деякі бюджетні проблеми і частину ризиків і, головне, - залишає об'єкти угоди в державній власності. При даній системі партнерських відносин відбувається об'єднання ресурсів і потенціалу державних і приватних суб'єктів. З використання інструменту державно-приватного парстнерства з’являється можливість вирішувати окремі завдання: у соціальні сфері (охорони здоров’я, освіти, туризму, культури, спорту); інфраструктури (утилізації відходів, водозабпечення, благоустрій); енергетичній (виробництво, розподіл і передача теплової, електроенергії, газу); транспортній сфері (розбудова транспортної інфраструктури всіх видів).

Соціально-інституційні механізми реалізації стратегії є одним із найбільш важливих етапів забезпечення реалізації цілей політики інтегрованого розвитку шляхом координації зв’язків у нпрямку співпраці і консультацій з зацікавленими сторонами, участі громадськості, забезпечення прозорості та відкритості процесу планування для мешканців громади, потенційних інвесторів та інших зацікавлених сторін шляхом створення «ресурсів інформації» та забезпечення її доступності, впровадженню технологічних інновацій, зокрема, геоінформаційних технологій у процеси інтегрованого розвитку, визначення прогнозних показників та довгострокових перспектив розвитку громади, формування ефективного механізму моніторингу якості життя.

Плануючи бажаний рівень залучення громадськості, треба враховувати «соціальний капітал» місцевої громади. Через ціннісні і структурні характеристики спільноти, які збільшують його «соціальну продуктивність»: здатність приходити до згоди, виробляти рішення. Соціальний капітал складається з рівня довіри в суспільстві, навичок окремих людей в сфері управління та участі, вільних ресурсів окремих громадян, а також підтримується різними структурами: вільні ЗМІ, поширення телефонії та Інтернету; наявність фахівців і спеціалізованих організацій; законодавство, бюджетні асигнування, гранти на підтримку участі; розвиненість асоціацій і об'єднань громадян.

Ефективність запропонованих дій буде залежати від рівня розуміння змісту стратегії, а також масштабів діяльності та інтеграції багатьох середовищ, тому варто базувати впровадження документа на раніше визначених правилах та механізмах. Прицьому слід враховувати принципи:

– участі і партнерства, тобто співпраця та рівне ставлення до представників різних середовищ та інституцій при збереженні їх суверенітету з припущенням постійного прагнення до взаєморозуміння;
– відкритості, що дозволяє брати участь якомога більшої кількості людей та організацій у партнерстві, гарантуючи його різноманітний склад (одна з ключових умов для творчості та інновацій),

– інтегровану діяльність, що є результатом спільного бачення розвитку комуни,
– прозорість діяльності, тобто налагодження діалогу, інформування та консультування щодо рішень та рішень для розвитку

Добре структуровані партнерства, що включають громадян, приватний сектор і різні рівні управління, є вірним засобом, завдяки якому міста можуть мобілізувати підтримку і отримати необхідні засоби для втілення місцевих планів і надання муніципальних послуг. Залучення різноманітних ресурсів забезпечує доступ не тільки до фінансів, але і технологій і навичкам управління, необхідним для реалізації проектів. Партнерства з місцевими громадськими організаціями можуть мобілізувати енергію і ресурси жителів, а також забезпечити більш швидку реалізацію проектів.

Вибір окремих інструментів впровадження має базуватися на оцінці (зробленій у діагнозі, підготовленому для потреб певної стратегії) ефективності та дієвості існуючих інструментів, а у разі їх недоліків - на досвіді в цій галузі в територіальних громад або світового досвіду. Хорошим рішенням також є використання пілотного або тестового підходу, який дасть змогу розробити цільові системні рішення або змінити інструменти планованого впровадження. Доцільно, щоб заплановані інструменти впровадження мали бути спрямовані на усунення виявлених на етапі діагностики недоліків або бар’єрів, що перешкоджають збалансованому територіальному розвитку (інструменти, орієнтовані на територію).

Участь громадськості як дин із важливих етапів реалізації стратегій забезпечується шляхом врахування звернень громадян та юридичних осіб щодо намірів забудови та реєстрації цих звернень у реєстрі потенційних інвесторів. Рекомендується здійснювати формування цього реєстру із зазначенням: повної назви і реквізитів громадян або юридичної особи; техніко-економічної інформації про об’єкт інвестування; умов участі суб’єктів у розвитку території.

Рекомендується при аналізі найбільш ефективного використання об’єкта інвестиційної діяльності використовувати інформацію цього реєстру.

До представників, що беруть участь в процесі вибору пріоритетів розвитку і прийняття рішень належать: органи місцевого самоврядування, наукове середовище, національні і міжнародні експерти, мешканці, бізнес-середовище, громадські організації. Організація співпраці у формі консультацій як відкритого процесу діалогу між органами місцевого самоврядування та мешканцями та іншими зацікавленими сторонами, спрямований на прийняття оптимального рішення у гро справах. Вони є частиною процесу побудови місцевої громади та спільного прийняття рішень місцевою владою та мешканцями. Метою консультації є спільна розробка стратегічного документа, а в довгостроковій перспективі - співпраця на етапі її впровадження.

Територіальна угода - новий механізм, яка визначає, зокрема, пріоритетні проекти розвитку тієї чи іншої території, на яку поширюється дія цієї угоди. Це форма узгодження та координації діяльності учасників процесу з питань розвитку окремих проектів, що є вигідними для місцевих громад (окремих адімністративно-територіальних утворень урбанізованої системи).

Маркетингові дослідження повинні стати основою для оцінки спроможності територіальної громади вживати заходи щодо розвитку власних ресурсів, знайти можливості залучення вільних земельних ресурсів в економічний оборот з позицій найбільш ефективного використання, виявлення всіх можливих бар’єрів розвитку і їх вартісної оцінки, залучення широких верств населення до оцінки потреб місцевості. Маркетингові дослідження є корисними для виявлення: а) варіантів використання території та їх залежності від ринкової ситуації; б) територіальних особливостей ринків: локальних – у межах населеного пункту, регіональних – у межах області, державних і міжнародних; в) аналізу інвестиційної привабливості території; г) розроблення інвестиційних пропозицій розвитку територій тощо. Завдання маркетолога – знайти можливості для розвитку, виявити унікальне в системі, визначити параметри

конкурентоспроможності. Водночас мають вони і недоліки, а саме: їх результати мають локальне значення і не можуть поширюватись на всі міста, зберігають велику частку суб'єктивізму, часто трудомісткі в проведенні. Як правило такі дослідження передбачають огляд ринку, співвідношення попиту та пропозиції у сегменті, щодо якого здійснюється дослідження [8]. Спираючись на результати маркетингових досліджень доцільно визначити всі можливі варіанти використання території та ринкові умови їх реалізації.

Очікувані результати реалізації стратегії, у тому числі в просторовому вимірі, та показники їх досягнення. Результати мають описати ефект від запланованих заходів. Стратегія повинна визначати, які зміни необхідні на певній території для досягнення поставлених цілей. Це можуть бути організаційні зміни (інституційні зміни, зміни способу та сфери функціонування), зміни регуляторного характеру (визначення норм, процедур, правил тощо), зміни у сфері матеріальних та нематеріальних ресурсів (інфраструктура, людські ресурси) , навички тощо. Результати, як і цілі, повинні бути перевіреними та вимірюваними.

Економічна складова ефективності стратегії відображає фінансові наслідки впровадження реалізації стратегії. Аналіз економічної ефективності реалізації стратегії здійснюється шляхом розрахунку інтегрованих фінансових показників, а саме: розмір інвестицій; чистий прибуток, який генерує проект за аналізований період (життєвий цикл проекту); термін окупності; коефіцієнт рентабельності інвестицій; чиста приведена вартість; внутрішня норма дохідності; індекс прибутковості. Визначення інтегрованих показників дає змогу привести варіанти найбільш ефективного використання території до єдиної бази порівняння та обрання варіанта з найбільш оптимальними фінасовими показниками. Рекомендується вважати варіант використання економічно ефективним тоді, коли впровадження інвестиційного проекту забезпечує дохід, який щонайменше перевищує нормальну (мінімальну) норму доходу для даного сегменту ринку.

Необхідним також є врахування основних принципів оцінки ефективності стратегії, які не залежать від його технічних, технологічних, фінансових галузевих або регіональних особливостей, а саме: розгляд проекту впродовж усього його життєвого циклу (розрахункового періоду) – від здійснення передінвестиційних досліджень до припинення стратегії; моделювання грошових потоків, які передбачають всі пов'язані з реалізацією стратегії грошові надходження і витрати за розрахунковий період з урахуванням можливості використання різних валют; врахування фактору часу у різноманітних аспектах, у тому числі, динамічність (зміна в часі) параметрів проекту і його економічного оточення; врахування виключно очікуваних витрат та надходжень; врахування впливу на ефективність стратегії обігового капіталу, який використовуватиметься для функціонування створених в процесі впровадження проекту виробничих фондів; врахування впливу інфляції (зміни цін на різні види продукції та ресурсів в період реалізації проекту) та можливості використання кількох валют під час реалізації проекту [8].

Соціальна складова ефективності враховує соціально-економічні наслідки впровадження інвестиційного проекту для громади загалом, у т.ч. як безпосередні результати і витрати проекту, так й опосередковані: витрати і результати суміжних територій та секторів економіки, екологічні, соціальні й інші зовнішньоекономічні ефекти. Опосередковані ефекти слід виражати в кількісній формі при наявності відповідних нормативних та методичних матеріалів. В окремих випадках, коли ці ефекти є суттєвими, за відсутності вказаних документів, допускається використання оцінок незалежних кваліфікованих галузевих експертів. якщо опосередковані ефекти не допускають кількісного розрахунку, доцільно здійснити якісну оцінку їх впливу. ці положення стосуються також розрахунку регіональної ефективності.

Екологічні наслідки слід оцінювати згідно існуючої методики «Оцінка впливу на навколишнє середовище» [341].

Для ефективної реалізації стратегія повинна мати й відповідну форму представлення**.** Нами пропонується необхідність розроблення єдиного комплексного документа, інтегруючого стратегію просторового розвитку і стратегію соціально-економічного розвитку території. Оскільки законодавством України не передбачено розроблення такого виду документа, натомість пропонується одночане розроблення трьох видів документації – Комплексного плану просторового розвитку, Клнцепції інтегрованого розвитку території територіальної громади і Стратегічного плану розвитку громади, а також враховуючи відсутність в законодавстві України юридичного взначення урбанізованої системи постає необхідність взаємоузгодження пріориетів розвитку урбанізованої системи та інтугрування їх у формування політики на всіх рівнях у горизонтальній (галузеві програми та стратегії) та вертикальній (на базовому, субрегіональному, регіональному та макрорегіональному рівні, а також на рівні міжмуніципального співробітництва) площинах (рис.5.7).

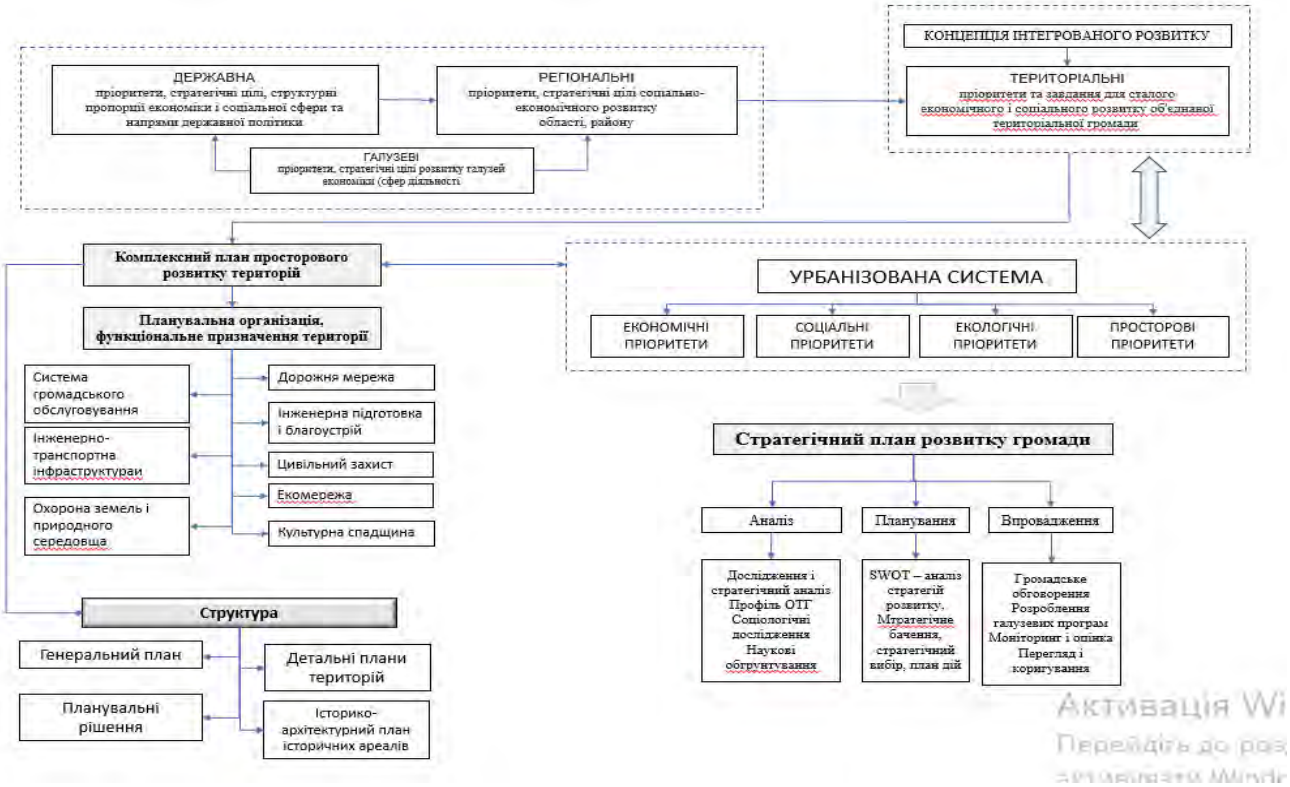


Рис.5.7. Взаємозв'язок структурних елементів інтегрованого розвитку урбанізованих систем

*Джерело: розроблено автором

Зважаючи на викладені вище пропозиції щодо зміни у розвитку урбанізованих систем, а також для забезпечення прозорості та відкритості процесу планування для мешканців громади, потенційних інвесторів та інших зацікавлених сторін слід забезпечити відповідний рівень та доступність інформаційних ресурсів та переведення її на сучасну технологічну основу, яка дозволить використовувати інтерактивно матеріали стратегії розвитку урбанізованої системи. Постає потреба у формуванні інтерактивної моделюючої системи управління урбанізованою системо, що буде здатна оперативно реагувати на зміни, які відбуваються на урбанізованій системі, так і ззовні, дозволяючи корегувати відповідно стратегію розвитку урбанізованої системи.

Використання сучасних технологій при управлінні розвитком урбанізованих систем дозволить інтегрувати середовище взаємодії за участю громади, підприємств і організацій, а також міських органів управління. Таким чином, формується комплексна інформаційно-комунікаційне середовище, що забезпечує: узагальнення звернень і скарг мешканців; комунікації між жителями міста; комунікації між міськими органами влади і управління та гармонізацію інформаційних потоків між ними; комунікації між городянами і міською органами влади і управління, а також підприємствами і організаціями в міському господарстві; узагальнення даних приладів контролю і регулювання, вимірювальних приладів, камер зовнішнього спостереження датчиків на житлових будинках і об'єктах міської інфраструктури. Всі ці складові повинні формувати комплексну інтегровану систему, що включає взаємопов'язані бази даних, що забезпечують оперативне прийняття управлінських рішень та своєчасне коректування технологічних процесів в міській інфраструктурі.

У новітніх умовах документація, що розробляється для управління розвитком територій повинна функціонувати на основі провідних геоінформаційних технологій, формуючи каркас для узгодженого та прозорого управління територіями. Вона має стати інтерактивним, динамічним

інструментом управління інтегрованого розвитку урбанізованих систем, має здійснюватися на повноцінній цифровій топографічній основі та з використанням найсучасніших засобів геоінформаційних технологій. З цією метою має бути створена геоінформаційна система підтримки рішень. Такий підхід дозволить документам стати динамічною інтерактивною системою, яка буде визначати стратегію інтегрованого розвитку урбанізованої системи і водночас буде здатною оперативно реагувати на зміни, які відбуваються як в системі, так і ззовні, корегуючи відповідно стратегію розвитку урбанізованої сстеми. Перевагами такої системи є проведення моделювання варіантів інтегрованого розвитку урбанізованої системи на основі інформації щодо економічного, людського, просторового, управлінчького, часового та інших потенціалів системи; забезпечення відкритості і доступності інформації щодо пріоритетів і напрямів розвитку.

Моніторинг реалізації цілей і завдань, який рекомендується розглядати як контроль ефективності реалізації виконання завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Важливо використовувати найбільш вагомі показники для моніторингу, які демонструють напрямок і масштаб змін, сприяють вимірюванню результативності реалізації пріоритетів інтегрованого розвитку. Моніторинг має забезпечувати виявлення відхилень від запланованих тенденцій, визначення їх причин, виявлення нових можливостей, ризиків та загроз, що впливають на просторовий розвиток урбанізованої системи, та формулювання пропозицій щодо внесення змін стратегічних документів для підвищення ефективності розвитку урбанізованої системи.

На основі зазначених підходів формуються алгоритми вирішення часткових задач інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

Задачі аналізу урбанізованих систем. Полягає в аналізі окремих складових системи, внутрішніх і зовнішніх зв’язків, а подвійний, потрійних взаємодій. Саме узгодження складу елементів системи, їх параметрів, зв’язків і взаємодій

(включення, підпорядкування, тощо) є умовою ефективного функціонування і стратегічного розвитку урбанізованої системи.

Задачі вибору пріоритетів розвитку. Бажана траєкторія розвитку міста складається з низки стратегічних напрямів розвитку, які повинні не лише повністю відповідати баченню розвитку та місії, а й базуватися на проведеному аналізі розвитку та перевагах, ресурсах і ключових можливостях. З визначенням напрямів розвитку продовжується процес свідомого вибору конкретних способів, системи цілей і результатів розв’язання ідентифікованих проблем або реалізаціїможливостей. Кожен зі стратегічних напрямів конкретизується в стратегічних і оперативних цілях.

Задача розвитку транспортної інфраструктури передбачає проведення комплексу планувальних та економічних методів, спрямованих на забезпечення зручних і безпечних зв'язків з усіма функціональними зонами міста, з іншими поселеннями системи розселення, місцями заміського відпочинку, з улаштуванням зовнішнього транспорту і автомобільними дорогами загальної мережі. Розв’язання питання розбудови транспортної інфрастурктури передбачають ряд заходів: обгрунтуванням кількісного та якісного розвитку вулиць і доріг; вибір видів транспорту; умов та джерел фінансування; умовами регулювання транспортного руху.

Задачі розвитку і розміщення житла**.** Головними тут виступають система рішень (управлінських, економічних, архітектурно-урбаністичних тощо), що здійснюються для досягнення визначеної моделі умов і житлових відносин разом із функціонуванням міського господарства. Задача також тісно пов’язана з просторовою політикою, суть якої зводиться до обгрунтуванням обсягів і структури житлового будівництва з виділенням обсягів будівництва соціального та доступного житла; обгрунтуванням потреби територій (ділянок) для розміщення нового житлового будівництва з виділенням територій для формування земельних ділянок для будівництва соціального та доступного житла; пропозицій щодо розміщення об'єктів будівництва.

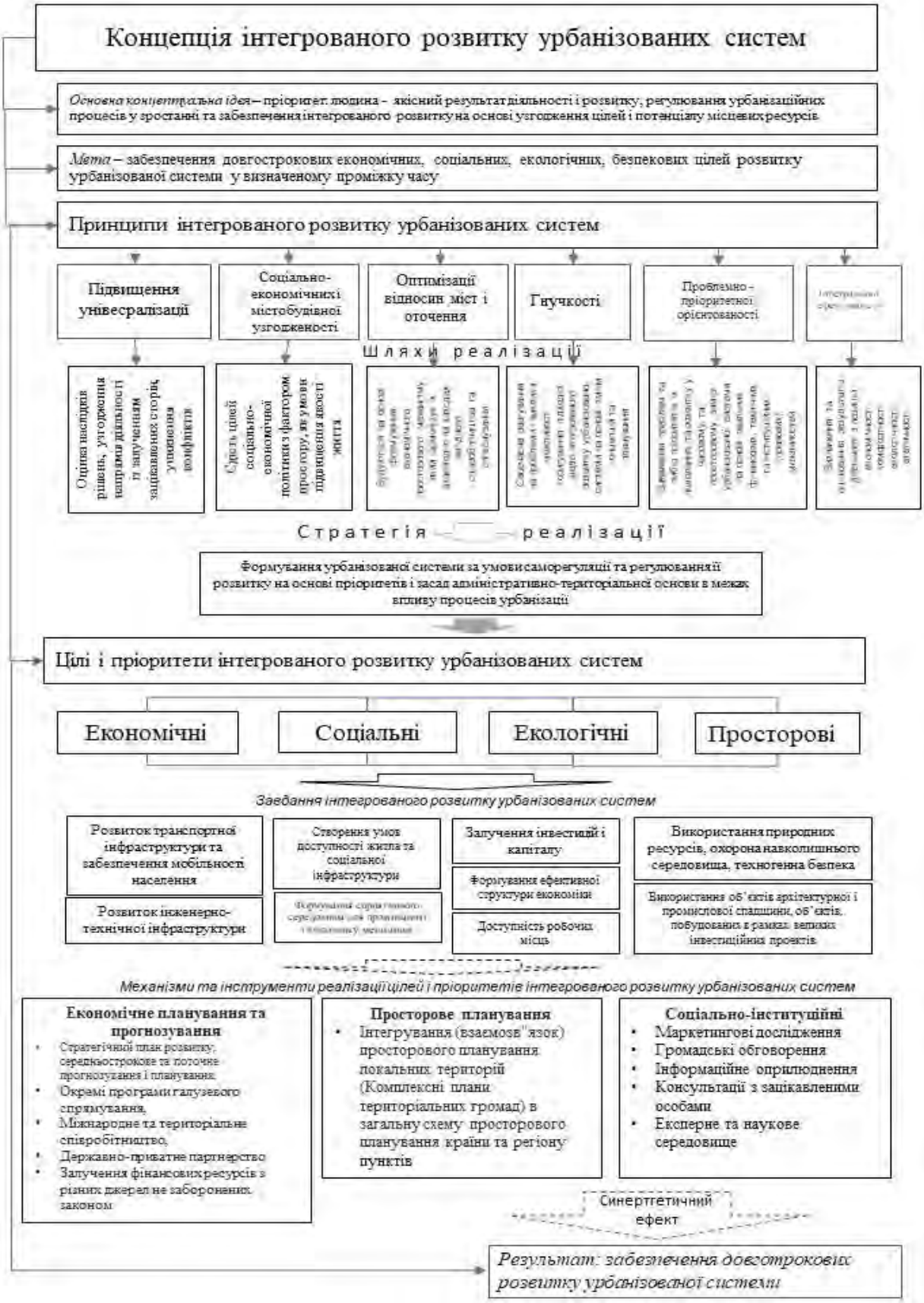


Рис.5.8. Концепція інтегрованого розвитку урбанізованих систем

**Джерело: авторська розробка*

5.3. Напрями та інструменти удосконалення реалізації стратегічних та локальних завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Результати проведення дослідження дають підстави сформулювати пропозиції щодо забезпечення інтегрованого розвитку міст України різного розміру. Інтегрований та розвиток міст орієнтується на вирішення таких основних завдань:

– встановлення і ефективне виконання містами своєї ролі в геополітичному та соціально-економічному просторі держави;
– створення сприятливих умов для відтворення та життєдіяльності людей, їх освіти та культурно-побутового обслуговування.
– раціональне використання наявного ресурсного потенціалу;
– відновлення природних ландшафтів і збереження екологічної рівноваги.

У тезисній формі опишемо моделі реалізації локальних рішень у розвитку міст, з детальними приклади покращення ситуації у м.Львові як одного з найбільших міст України.

Підвищення рівня ефективності використання територіального потенціалу урбанізованої системи полягає у забезпеченні оптимізації відносин міста з оточенням в урбанізованій системі та виявлення можливості створення нової організаційної форми її ефективної діяльності як системи.

Аналіз практики, наукових підходів і законодавчо-правових документів дає підставу виділити 3 рівні територіальних утворень: міста, об’єднані територіальні громади і урбанізовану систему (табл.5.1.). На кожному рівні територіальних утворень слід враховувати існуючі законодавчо-правові умови створення, регулювання фінансово-економічних відносин, можливості співробітництва. На рівні урбанізованої системи відсутні правові умови регламентацію, натомість ґрунтується на основі вартості території населених пунктів, яка згідно методології визначення території населених пунктів може базуватися на географічній складовій, що має три компоненти: регіональний

Таблиця 5.1

Аналіз особливостей регулювання фінансово-економічних відносин функціонування міст, міських об’єднаних територіальних громад, міських агломерації та урбанізованих систем в Україні

	Міста, міські ОТГ	Міська агломерація	Урбанізована система
Суб’єкт	1. Первинним суб’єктом місцевого самоврядування в Україні, основним носієм його функцій і повноважень є територіальна громада села, селища, міста. Територіальні громади в порядку встановленому Законом можуть об’єднуватися в одну міську територіальну громаду, утворювати єдині органи місцевого самоврядування.	1. Міська агломерація є формою багатоцільового співробітництва територіальної громади міста – центру агломерації та територіальних громад сіл, селищ, міст і об’єднаних територіальних громад, що знаходяться в зоні впливу агломерації.	1.Урбанізована система – це складна динамічна система, що формується шляхом невпинного впливу просторово-економічних, просторово-соціальних, соціально-економічних процесів і характеризується підвищеною щільністю населення, інфраструктури та економічної діяльності.
Умови сворення	2. Створення ОТГ: ОТГ створюється на основі принципів добровільності, економічної та соціальної ефективності та державної підтримки у рамках реформи децентралізації влади та фінансів. Площа та чисельність ОТГ не регламентовані чітко законодавством.	2. Створення міської агломерації: Міська агломерація створюється шляхом укладання відповідного договору між учасниками агломерації (згідно проекту Закону України «Про міські агломерації» № 6743 від 17.07.2017р.)	2. Створення урбанізованої системи - як процес якісних та кількісних змін у міському середовищі і суспільній свідомості міських жителів: Урбанізований простір є морфологічною одиницею, розглядається як антонім до поняття «сільські території», не обов’язково стосується конкретної поселенської форми і відображає певний стан процесів урбанізації на даній території.
Сфера фінансово-економічних відносин:	Бюджети міст та територіальних громад є самостійними, розробляються, затверджуються та виконуються відповідно до норм податкового та бюджетного законодавства. Доходи бюджету міста та територіальних громад: - податкові надходження; - міжбюджетні трансферти; - ДФРР, цільові програми; - запозичення внутрішні та зовнішні; - зовнішні інвестиційні та кредитні ресурси;	Основний фінансовий документ міської агломерації – КОШТОРИС. ,який визначає розподіл отриманих асигнувань для виконання цілей та завдань агломерації, передбачених договором агломерації. Доходи кошторису: - трансферти з бюджетів учасників міської агломерації; - внески інших суб’єктів для фінансування спільних проектів;	Базовою основою для формування фінансово-економічного потенціалу, валового внутрішнього продукту, податкової бази та перерозподілу фінансових ресурсів урбанізованої системи є вартість території населеного пункту, що розраховується за відповідною методикою та визначається на основі:

Продовження табл. 5.1

	Міста, міські ОТГ	Міська агломерація	Урбанізована система
	- грантові ресурси; - податкові платежі суб'єктів господарювання до бюджетів різних рівнів та соціальних фондів; - фінансові внески населення та інших суб'єктів у проекти громадського бюджету. - інші поступлення, не заборонені законодавством. Витрати: - поточне утримання установ, організацій комунальної власності в межах повноважень; - будівництво, ремонт, придбання об'єктів комунальної власності; - фінансування проектів в рамках співробітництва громад; - соціальні виплати з місцевого бюджету.	- міжнародна технічна допомога; - кредитні ресурси; - інвестиції з різних джерел; - інші не заборонені законодавством доходи. Видатки кошторису: – будівництво об'єктів міської інфраструктури; - комплексна утилізація твердих побутових відходів; - енергозберігаючі технології і проекти; - охорона довкілля; - участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об'єктів; - утримання органів агломерації; - інші витрати згідно передбаченого Договором переліку.	- географічного розташування, вартості природних ресурсів; - кількості населення, щільності, обсягів капіталовкладень у міську інфраструктуру; - адміністративного статусу населеного пункту; - господарських функцій: моно – та полі функціональні міста, промислові центри і інші; - інші умови задоволення потреб мешканців; - екологічна складова. Витрати урбанізованої системи: - будівництво та створення нової вартості в зоні впливу: житло, виробничі структури, інфраструктурні об'єкти, інтелектуальна власність і інші; - економічне, соціально-культурне забезпечення учасників, мешканців урбанізованої системи; - охорона та збереження довкілля; - управління розвитком урбанізованої системи адміністративними та економічними механізмами.
Можливості співробітництва	Регламентується Законом України «Про співробітництво територіальних громад» - делегування одному із суб'єктів співробітництва виконання завдань з передачею відповідних ресурсів; - реалізації спільних проектів та акумулювання спільних ресурсів; - спільного утримання і фінансування підприємств, установ та організацій комунальної форми власності – інфраструктурних об'єктів	Регламентується Договором про спільне фінансування (утримання) підприємств, установ та організацій комунальної форми власності та реалізації спільних проектів інфраструктури, інші цільові програми, що становлять спільний інтерес територіальних громад – учасників агломерації. Сприяння інвестиційній діяльності на території міської агломерації.	Парні взаємодії елементів урбанізованої системи: - ПЕ – просторово економічна взаємодія і проекти; - ПС – просторово – соціальні взаємодія та місце в ній населення; - СЕ - соціально – економічні проекти, що доповнюються взаємодією населення та його фінансового ресурсу.

*Джерело: Складено авторами на основі [1-4].

(макрорівень), внутрішньоміський (мезорівень), локальний (мікрорівень).

Економічні методи вирішення задачі пов'язуються з необхідністю визначення форми співробітництва, сфери фінансово-економічних відносин, умов співпраці. Розглянемо детальніше шляхи вирішення задачі:

Форма співробітництва - міська агломерація є формою багатоцільового співробітництва територіальної громади міста – центру агломерації та територіальних громад сіл, селищ, міст і об'єднаних територіальних громад, що знаходяться в зоні впливу агломерації. Міська агломерація створюється шляхом укладання відповідного договору між учасниками агломерації. Організаційні функції виконує рада агломерації - орган, утворений для вироблення та реалізації місцевої політики з питань, що мають спільне стратегічне значення для членів агломерації.

Досвід зарубіжних країн у сфері співробітництва, зокрема країн зокрема Франції, Великобританії, Польщі свідчить, що в основу утворення спеціального органу управління агломерацією - Спілки агломерації покладено критерій участі зацікавлених територіальних громад. Утворення агломерацій пов'язане з можливістю подальшого врегулювання існуючих зв'язків і порозумінь між членами, які делегують певні функції для реалізації визначених на рівні спілки.

У такій ситуації можна обумовити певний термін подання заяви до Спілки агломерації з бажанням увійти до неї. Включення нових членів до складу Спілки здійснюється відповідним рішенням щодо зміни меж Спілки агломераційної. Кінцевими елементами процесу зміни меж (входження чи вихід зі Спілки) є: рішення територіальної ради про вступ до Спілки; ініціатива Спілки щодо включення нових членів, визначення їм громадських функцій, які вони виконують через Спілку; підтримка влади адміністративних районів області; узгодження фінансових зобов'язань у разі виходу зі спілки або входження до неї з метою стабілізації фінансової системи.

Основний фінансовий документ міської агломерації – *кошторис*, який визначає розподіл отриманих коштів для виконання цілей та завдань агломерації. Доходи кошторису формуються за рахунок трансфертів з бюджетів учасників міської агломерації; внесків інших суб'єктів для фінансування спільних проектів; міжнародна допомога; кредитні ресурси; інвестиції з різних джерел; інші не заборонені законодавством доходи. Видатки - спрямовуються на будівництво об'єктів міської інфраструктури; утилізація твердих побутових відходів; енергозберігаючі технології і проекти; охорона довкілля; участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об'єктів; утримання органів агломерації та ін.. Можливості співробітництва регламентується Договором про спільне фінансування (утримання) підприємств, установ та організацій комунальної форми власності та реалізації спільних проектів інфраструктури, інші цільові програми, що становлять спільний інтерес територіальних громад – учасників агломерації.

Окремо виділимо розбіжності у підходах до формування бюджетів на території агломерацій у випадку створення ОТГ і агломераційного утворення. На відміну від міст і об'єднаних територіальних громад, які формують фінансову модель управління на законодавчій основі (відповідно до Бюджетного кодексу, Податкового кодексу і Закону України «Про державний бюджет України»), бюджет агломерації – формується по фактичних витратах (наприклад фінансування об'єктів транспортної інфраструктури, соціальної та інженерно-технічної інфраструктури, екологічні питання) і потребує такого врегулювання (в Україні триває процес розгляду Закону «Про агломерації») (рис. 5.1).

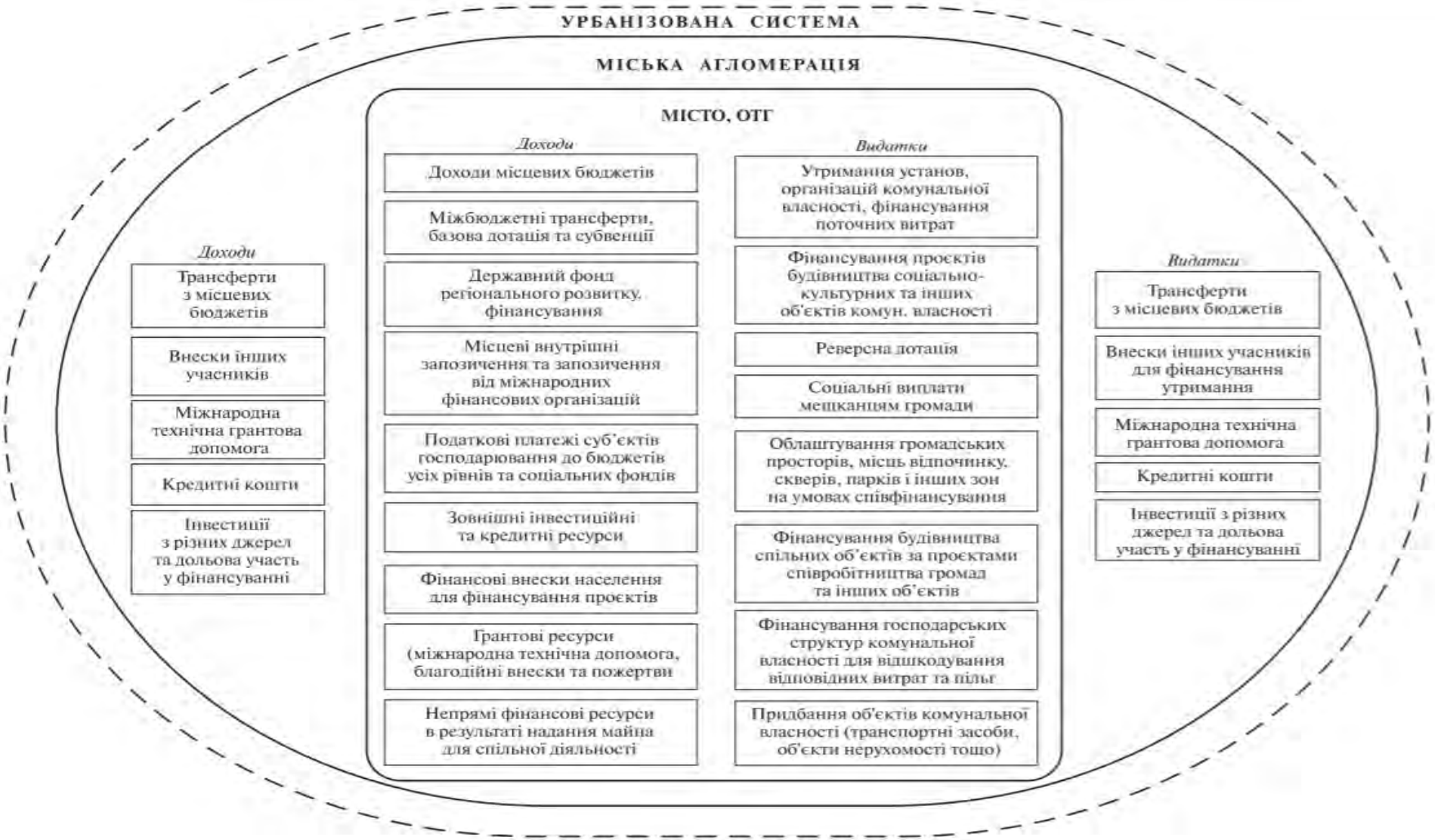


Рис.5.1. Фінансово-економічна модель урбанізованої системи

**Джерело: розроблено автором*

На рівні урбанізованої системи відсутні правові умови регламентації, натомість ґрунтується на основі вартості території населених пунктів, яка згідно з методологією визначення території населених пунктів може базуватися на географічній складовій, що має три компоненти: регіональний (макрорівень), внутрішньо міський (мезорівень), локальний (мікрорівень) (див. табл. 5.1) Регіональна компонента, за визначенням Ю. Палехи, враховує вплив на міську ренту загальнодержавних і регіональних факторів: географічне положення, фізико-географічні умови та економіко-географічні умови, систему розселення, адміністративний статус населеного пункту, його господарську структуру тощо. Частка регіональної компоненти у вартості території може коливатись від 10—20 до 70—80 %, для прикладу можна порівняти вартість територій в містах Києві, Львові, Хмельницькому та ін. [185, с. 17]. Внутрішньо міська компонента визначає вартість території у межах населеного пункту. Так, вартість земель чи нерухомості, а отже і податкових платежів, у центрі міста може бути вищою як на периферії. Частка внутрішньо міської компоненти неоднорідна і може становити 25—30 %. Локальна компонента — це особливості розміщення території (земельної) ділянки в конкретному населеному пункті на макрорівні, зокрема фізико-географічні та інженерно-геологічні, містобудівні і санітарно-гігієнічні фактори (25 %). Модель фінансових потоків урбанізованої системи в Україні буде тяжіти до нагромадження, перерозподілу та витрачання фінансових ресурсів, зокрема приватного походження, значна частина яких у вигляді інвестиційних ресурсів та капітальних вкладень скеровується на розвиток людини та усієї системи (рис. 5.7.).

Фінансовою основою урбанізаційних процесів і формування урбанізованих систем є організоване поєднання засад мобілізації та використання коштів місцевих бюджетів. Чисельність населення — фактор, що найбільше визначає середню вартість міських територій, від значення цього показника залежать обсяги капіталовкладень у міську інфраструктуру та рівень соціально-економічного розвитку міст, а також пряма залежність фінансового ресурсу населення, як у доходах, так і витратах.

Рис. 5.7. Концептуальна фінансово-економічна модель урбанізованої системи
**Джерело: розроблено автором*

Джерелами фінансових ресурсів майбутнього міського жителя можуть бути власні грошові заощадження; виручка від продажу майна, земельних чи інших ресурсів у сільській місцевості; запозичені кошти; кошти, зароблені поза межами України; власність чи право користування природно-гос по дарським потенціалом, розташованим у сільській місцевості, що приносить дохід міському жителю; дохід від економічно-господарської діяльності та підприємництва. Зростання доходів місцевого та державного бюджетів відбувається завдяки зростанню кількості міського населення, отриманню доходів, заробітної плати та сплати податків із цих доходів. Адміністративний статус міста має високе позитивне значення для процесів урбанізації, але не визначальне з точки зору вартості території. Вартість території та потенціал генерації фінансових ресурсів має різну інтенсивність та обсяги у столиці, обласних центрах, малих містах. Господарські функції населених пунктів здійснюють найбільший вплив на їхню

територіальну вартість, зокрема на моно-, поліфункціональні міста та центри точок зростання. Фінансові ресурси суб'єктів господарювання є основними для формування фінансового потенціалу територій, мають найочевидніший засіб, який притягує населення в урбанізаційні процеси.

Таким чином, аналіз законодавчо-правових основ регулювання міст і міських агломерацій дав змогу встановити, що адміністративно-територіальні утворення (міста, селища, села) формують фінансову модель управління згідно з чітко регламентованим законодавством порядком у просторі і часі, міські агломерації потребують такого врегулювання (в Україні триває процес розгляду відповідного закону). Водночас фінансова модель урбанізованої системи ґрунтується на потенціалі вартості територій: чим вища економічна вартість територій, тим більший фінансовий ресурс, який генерується внаслідок використання природних багатств, господарського потенціалу, адміністративного статусу тощо, тим сильніші урбанізаційні процеси.

Окреслимо шляхи вирішення локальних задач у розвитку урбанізованих систем.

Зважаючи на диспропорції між існуючими масштабами житлового будівництва у великих містах і можливостями вирішення житлових проблем мешканців міст житлова політика урбанізованих систем має базуватись на принципах системності, ефективності, етапності реалізації. Упродовж останніх 20 років житлова політика України характеризується несистемністю, на що впливала загальна економічна ситуація в державі та умови господарювання. Обґрунтування житлової політики передбачає визначення окремих макрохарактеристик і підходів:

- структура й форми співвідношення житла різних типів (приватного, дохідного, соціального) та стосовно різних цільових груп власників і користувачів;
- структури співвідношень на ущільнення й розширення територій житлової забудови;

- форм фінансування та інвестицій у житлове будівництво з поділом відповідальності та ефектів від житлового будівництва; особливої уваги вимагає визначення можливостей інвестицій у суспільне будівництво;
- відношення до специфічних соціальних груп (неповносправних, довготривалі безробітні, безхатченки, самотні старіючі особи, багатодітні сім'ї, студенти та ін. категорії, визначені за критерієм прибутків, віку, цивільного стану, стану здоров'я, походженням, раси);
- відношення міста до суспільної та інженерної інфраструктури й участь у її розбудові;
- розміщення житла, в т.ч. і соціального, в просторі міста;
- відношення до реконструкції житла й житлової політики на вторинному ринку.

Обґрунтування просторової політики передбачає виділення ділянок під житлове будівництво, розбудови транспортних, інженерних та інформаційних комунікацій, структуризації простору міст, зокрема виділення територій для будівництва різних категорій житла, обгрунтування територій комплексної забудови; вимоги й обмеження до розвитку житлового будівництва, у тч. вимоги збереження історичного середовища, модернізації житлових будинків і реконструкції історичних територій (заміни інженерної інфраструктури, впорядкування благоустрою тощо).

Узгодженість житлової і просторової політики повинна передбачати розвиток житлового будівництва разом з інфраструктурою та системою послуг; постійне підвищення якісних стандартів усіх компонентів житлового середовища; створення умов доступності житла і послуг для всіх суспільних груп. Окрім того, повинна забезпечувати можливість мати житло всім мешканцям. Житло при зміні потреб родини не може збільшуватись чи зменшуватись довільно, тому слід розглядати механізм зміни житлових умов у життєвому циклі людини; чинники, що впливають на житлові потреби людини, динамічно змінюються і мають оперативно надходити на ринок нерухомості для узгодження попиту з пропозицією.

Розвиток соціальної інфраструктури повинен здійснюватися з урахуванням суттєвої трансформації попиту населення на забезпечення об’єктами соціальної інфраструктури, що обумовлено загальносвітовими тенденціями та стрімким розвитком інформаційних технологій. Особлива увага повинна бути приділена усуненню територіальних диспропорцій у доступі населення, насамперед, до базових соціальних, комунальних, адміністративних, транспортних, інформаційних та інших послуг. Соціальна інфраструктура охоплює широкий спектр об’єктів (охорони здоров’я, освіти, заклади спорту, культури та ін.), проте і слід враховувати можливості надання додаткових зручностей, включаючи ігрові та неформальні місця відпочинку, фонтани з питною водою та місця для сидіння. Особливої уваги заслуговують завдання забезпечення об’єктів соціальної інфраструктури в місцях будівництва нового житла, а також забезпечення доступності та пристосованості приміщень закладів соціального захисту, освіти, охорони здоров’я, культури та інших закладів для всіх категорій населення, в тому числі осіб з інвалідністю, відповідність вимогам пішохідної і транспортної доступності, інтегровані з іншими суміжними об’єктами чи послугами.

Транспортна інфраструктура обумовлює функціонування всієї урбанізованої системи. Надалі розвиток транспортної інфраструктури повинен передбачити проведення комплексу планувальних та економічних методів, спрямованих на забезпечення зручних і безпечних зв'язків з усіма функціональними зонами міста, розвитку транспортних систем агломерацій та великих міст, розбудову ефективної мережі доріг для руху, підвищення якості роботи громадського транспорту, заохочення розбудови просторів з використанням принципу змішаного використання для зменшення необхідності використання автомобіля. Особливу увагу слід звернути на питання забезпечення оновлення основних виробничих фондів усіх видів транспорту та дорожнього господарства, насамперед рухомого складу, пріоритетно транспортними засобами вітчизняного виробництва, із застосуванням сучасних механізмів їх придбання (оренда, лізинг тощо), підвищити соціальні стандарти

послуг пасажирського автотранспорту, легалізувати доходи перевізників, зробити доступними послуги для всіх категорій пасажирів; - встановити прості, прозорі та однакові умови допуску до ринку перевезень.

Підвищення рівня конкурентоспроможності економіки урбанізованих систем полягає у створенні оптимальних умов для розкриття власного потенціалу та ефективного використання конкурентних переваг структури економіки. Зокрема, основними чинниками перебудови економічної структури є стимулювання та розвиток конкурентних точок зростання, активізації промислового розвитку через механізм індустріальних парків, що пов’язується з формуванням цілісного ринку праці, використанням ефектів від співпраці виробництв для збільшення конкурентоспроможності економіки урбанізованої. Підтримання пріоритетних видів діяльності вимагатиме концентрації ресурсів та застосування дієвих соціально-економічних механізмів (податкових, державні закупівлі, індустріальні парки, спрощення приєднання до інженерних мереж), а також механізмів просторового планування (через виділення земель з точки зору типу, розміру та вартості, підтримуючи інфраструктуру для великих роботодавців та малих середніх підприємств, підведення мереж, розбудова інфраструктури, а також забезпечення індивідуальних вимог (наприклад для науково-технічних парків). Важливим фінансовим каталізатором розвитку промисловості повинні стати державні (публічні) закупівлі, які, на відміну від більш успішних країн, майже не використовуються як інструмент економічного розвитку та активізації інвестиційної діяльності, системної підтримки вітчизняного виробництва. Суть цього механізму полягає у тому, що бізнес, отримавши від держави кошти у вигляді оплати за поставлені товари або надані послуги, збільшує свої витрати, запускаючи тим самим процес мультиплікації доходу в економіці через механізм міжгалузевих зв'язків з іншими суб'єктами. У такий спосіб влада міста дає імпульс економічному зростанню у періоди рецесії або коли потрібно розвинути нові сфери чи види діяльності.

Одним з найбільш ефективних механізмів залучення є індустріальні парки – це спеціальні промислові території, як правило, з підготовленою інженерно-транспортною інфраструктурою, набором необхідних сервісів, спрощеними регуляторними процедурами та пакетом інвестиційних стимулів для виробничих та науково-дослідних підприємств. Це перевірений часом і міжнародним досвідом механізм індустріалізації економіки, залучення інвестицій, збільшення зайнятості населення, збалансованого регіонального розвитку, сприяння малому та середньому підприємництву, а також довгострокової макрофінансової стабілізації. Доцільно було б створити на державному рівні перелік перспективних показників земель в кожному регіоні, здійснити аналіз інвестиційних ресурсів, інвестиційних можливостей, провести економічну оцінку структурних виробничих складових та ринків продукції і товарів, що пропонується до виробництва в індустріальних парках. Така інформація є дуже важливою для встановлення пріоритетних індустріальних парків, яким може надаватись державна підтримка на облаштування у найближчій перспективі. Показники пріоритетності повинні базуватись на засадах ефективності розвитку усієї економічної системи України, інакше доцільність використання коштів державного бюджету на створення парків буде під загрозою.

Земельні ресурси - важливий актив у ресурсній базі урбанізованої системи. Оцінка і оновлення інформації про вільні земельні ділянки, що знаходиться у власності міста матиме пріоритетне значення. Здійснення контролю над правилами планування, що впливають на вартість землі, і здатність вчасно виводити землю на ринок підвищують стратегічну важливість землі і прав на забудову як цінних активів. Земля може використовуватися в якості капіталу для спільних підприємств, бути продана або передана в концесію.

Зважаючи на історико-архітектурний потенціал потенціал міст України серед пріоритетних напрямів розвитку слід звернути увагу на туристично-рекреаційну галузь, зокрема створення умов для підвищення туристичної привабливості. Унікальні об’єкти Всесвітньої спадщини з огляду на їх видатну загальнолюдську цінність, цілісність та автентичність потребують вирішення

завдань охорони і збереження таких об’єктів, гармонізації містобудівного та земельного законодавства із законодавством у сфері охорони культурної спадщини. Здійснення заходів із збереження територій історичних населених місць, пам’яток культурної спадщини, зон охорони, об’єктів всесвітньої спадщини, буферних зон, охоронюваних археологічних територій.

В процесі аналізу доведено необхідність реформування підходу оцінки пам’яток архітектури. Для багатьох об’єктів проблема перспективи використання потребує детального обґрунтування і залежить від функції об’єкта, його стану та розташування. Слід встановити межу між тим, що може, і не може використовуватись комерційно. Очевидно, якщо цінність визначена домінуючою в характеристиці об’єкта, варто говорити про його зберігання, а не про продаж. Постає вимога обґрунтування множини показників та критеріїв оцінки, а також визначення вартості «еталону». За еталон в Україні має бути визначена пам’ятка архітектури світового значення (наприклад, Софія Київська для культових споруд). Для встановлення її вартості повинні використовуватися аналоги та ціни на них зі світу. Визначається грошовий еквівалент вітчизняного еталону, співвіднесений до світових цін. Пропонується заміненння підходу «знизу – вверх» на підхід «зверху – вниз»: від найдорожчого вітчизняного об’єкта (оцінка якого приведена до вартості аналогічних об’єктів у європейських країнах), визначення «відстані» того чи іншого об’єкта до цього еталону.

Планування охорони природи у стратегіях розвитку урбанізованих систем має особливе значення у зв’язку з унікальними природно-ландшафтними умовами та загрозами їх збереження і повинно бути спрямоване на

- зменшення антропогенного навантаження на міське середовище внаслідок впровадження безвідходних (маловідходних) екологічно чистих технологій; пріоритетного розвитку електричного пасажирського транспорту; розширення системи зелених насаджень загального користування;
- вивчення та адаптація до умов урбанізованих систем сучасних урбаністичних концепцій (метаболізму, біотехнічного міста або аркології,

біонічних екополісів тощо), сконцентрованих на створення сприятливого життєвого середовища для його мешканців;

- розроблення системи заходів з управління ризиками стихійних лих і техногенних катастроф; підвищення життєстійкості міста в умовах дедалі більшого впливу антропогенних факторів. Стратегічне планування урбанізованих систем слід проводити з урахуванням їх життєстійкості, зокрема внаслідок імплементації природних рішень прогнозування негативних сценаріїв та прогнозування ризиків;
- перепроектування процесів і зв'язків урбанізованих систем за принципами біомімікрії та циркуляційної економіки, прийняття комплексної програми поводження з відходами: господарсько-побутовими; токсичними промисловими; непридатними та забороненими до використання пестицидами й отрутохімікатами тощо;
- використання наявного енергетичного потенціалу природних ресурсів для відновлювальних та нетрадиційних джерел енергії.

З проведеного аналізу соціально-економічної, містобудівної, екологічної, економічної, науково-освітньої, культурної, інфраструктурної та інших сфер життєдіяльності міста систему першочергових заходів м.Львова повинні становити:

Розвиток сфери економіки шляхом розробки цільових програм підтримки місцевого виробника і, де це можливо, підтримки відомих львівських брендів; ініціатива щодо співпраці освітньо-наукових закладів і виробничих підприємств. Створення кластерних систем на підставі поєднання діяльності підприємницьких структур з науково-дослідними інституціями, органами державної влади та місцевого самоврядування задля вирішення виробничих і муніципальних проблем. Перетворення Великого Львова у потужний освітній, інноваційний центр, що продукує сучасні технології та надає науково-технічні послуги. Сприяння створенню спеціалізованих медичних установ, на базі яких розвивався б медичний туризм. Позиціонування Львова, як важливого регіонального фінансового та ділового центру країни. Активізація транскордонного

співробітництва, як важливого чинника соціально-економічного розвитку регіону.

Перетворення місцевої культурної спадщини в економічний актив, що генерує нові продукти та послуги, створює додаткову зайнятість та додану вартість.

Розвиток ділового туризму може наповнити сферу економіки якісним контентом. Враховуючи унікальні рекреаційні (міста Винники, Моршин, Сколе, Трускавець, смт Східниця, Немирів) та історико-культурні центри Львівської області (Всесвітньо відомими містами області з пам'ятками містобудування й архітектури, окрім Львова, є Золочів, Жовква, Кам'янка-Бузька), наявність інфраструктури (туристично-оздоровчі та відпочинково-готельні комплекси, хостели, відпочинкові зони, спортивно-оздоровчі й спортивно-видовищні комплекси) існує можливість участі Великого Львова у розвитку рекреаційного потенціалу регіону, поглиблення фінансово-економічних та інфраструктурних зв'язків санаторно-курортного комплексу з туристичною галуззю.

Є потенціал у розвитку екологічно чистого, наукоємного виробництва, логістики, торгівлі. Не до кінця розкриті можливості освітніх закладів міста Львова, у тому числі щодо їх співпраці з реальними секторами економіки. Інтеграція приміських громад в економіку міста, зокрема, шляхом реалізації Програми продовольчої безпеки міста за європейськими взірцями. Програми підтримки підприємництва, просування львівських брендів, створення прибуткових підприємств дадуть поштовх до розвитку місцевого бізнесу.

При обґрунтуванні інвестиційної політики та її узгодженості з просторовим виміром слід орієнтуватися на можливість ревіталізації деградованих частин міст. Інфраструктурні інвестиції мають значний вплив на суспільно-економічний розвиток та стан середовища міста, скеровані вони на покращення умов життя мешканців та загальної естетики. Реформування інженерної інфраструктури за участі міського бюджету не лише поліпшить умови життєдіяльності місцевих мешканців, а й відкриє значні перспективи для приватних інвестицій. Так при обгрунтуванні заходів щодо потреби та

інструментарію нової інвестиційної політики для ревіталізації одного з районів м.Львова («Підзамче) визначено, що Реформування інженерної інфраструктури за участі міського бюджету в цій частині міста не лише поліпшить умови життєдіяльності місцевих мешканців, а й відкриє значні перспективи для приватних інвестицій та території понад 70 га для створення тут нового ділового центру Львова. Фінансування заходів із перенесенням залізниці з цього фрагмента міста поза його межі за рахунок коштів Укрзалізниці є вигідним проектом, який дозволить залізниці після виносу колії володіти великими територіальними ресурсами. Грошова оцінка земельних ділянок цієї частини міста, виконана авторами відповідно до діючих методик оцінки земельних ділянок несільськогосподарського використання, за сьогоднішніх умов та після виносу залізниці вказує на зростання вартості одиниці території в 6–7 разів. При врахуванні величин території, якими володіє залізниця в цій частині міста, приріст вартості в 50 разів перевищить витрати на винесення колії та її прокладку поза межами Львова. дослідження показало наявність значних територій для розміщення приватних інвестицій, у т.ч. значних як фінансово, так і територіально. Головним напрямом інвестування повинно стати створення тут нових адміністративно-офісних об’єктів, конференційних та виставкових центрів, готелів, а також об’єктів транспортної інфраструктури. Місцеві мешканці виявляють зацікавленість у реорганізації та розвитку цього району, в т.ч. і через інвестування в окремі проекти. Існує підтримка місцевого населення на інвестування в ці деградовані території, тоді як наявні принципові заперечення громадян на нове будівництво в історичному центрі міста, що розташований на віддалі сто метрів від означених територій.

Вирішення проблеми хронічної закоркованості вулиць і транспортного колапсу потребує визначення першочергової необхідності у будівництві магістралей і транспортних розв‘язок для розвантаження вулично-дорожньої мережі, негайне будівництво пріоритетних магістралей і транспортних розв‘язок. Генплан передбачає транспортні розв’язки та паркінги, які допоможуть розвантажити місто, ліквідувати затори на дорогах, а відтак

зменшити шкідливі викиди від рухомих транспортних засобів. У випадку виникнення транспортного колапсу - зміщення графіків роботи учбових закладів і бюджетних установ; жорстке обмеження транзитного руху в центральній частині міста; графік під‘їзду автотранспорту до об‘єктів торгівлі та громадського харчування. Дослідити можливість створення великого об’їзного кільця по периметру Великого Львова, яке б поєднувало основні малі міста та великі села агломерації, водночас зосереджуючи транзитний транспортний потік. Передбачити у межах великого кільця транспортні вузли для радіального сполучення з містом, зокрема громадським транспортом, а також паркінги, об’єкти логістики тощо. Дефіцит місць для паркування, зокрема в центральній частині міста, фактично унеможливлює поїздки в центр автомобілем, спричиняє перешкоди рухові транспорту та пішоходам. Для вирішення завдань пропонується: реалізація передбачених генеральним планом заходів, все паркування в центральній частині міста зробити платним; провести інвентаризацію місць паркування та збільшити їх кількість.

Враховуючи факт створення Львівської територіальної громади та Львівського району, а також процес створення територіальних громад у межах фактичної і перспективної Львівської агломерації ініціювати процес перемовин з її потенційними учасниками щодо резервування територій для потреб «Великого Львова». Проведення переговорів з територіальними громадами в межах фактичної агломерації. Здійснити моніторинг виконання Генерального плану й аналіз поточної ситуації щодо визначення потреби у додаткових площах; вивчення прилеглих до Львова територій щодо можливості розташування на них необхідних для потреб міста об’єктів та інфраструктури. Відношення до урбанізації набуває особливого значення. Реорганізація урбанізованих систем в межах територіальної громади передбачає: збереження історичної складової системи розселення; визначення меж і впорядкування урбанізованих просторів; розвиток природних, сільських та промислових просторів, що творять приміські зони; впорядкування й капіталізацію житлового фонду садово-городніх об’єднань тощо.

В межах агломерації доцільно розробляти проекти розвитку інженерної інфраструктури, енергетичне забезпечення урбанізованої системи, використання відновлювальних (місцевих) джерел енергії, цілісної системи забезпечення системи водою, у т.ч. і створення водосховищ; системи очищення стоків і переробки відходів. Забезпечення енергетичної безпеки визнається доцільним шляхом розроблення концепції енергетичної безпеки «Великого Львова», розвитку альтернативної енергетики (геотермальна та гідротермальна, вітрова, сонячна), а також єдиної системи його енергозабезпечення, зокрема, створення комунальних підприємств.

Будівництво заводу з переробки сміття на території полігону твердих побутових відходів за технологією «Термоселект», в основу якої покладено піроліз з подальшою газифікацією при високій температурі, що дозволяє без забруднення навколишнього середовища перетворювати відходи у цінну сировину.

У сфері природного середовища, екології та безпеки основу підходів мають становити: озеленення; резервування територій, за необхідності - викуп нерухомості для відведення землі під громадські потреби (до прикладу - викуп занедбаних промислових об‘єктів), термінове прийняття та реалізація програми масового озеленення міста; повний мораторій на вирубку зелених насаджень, інвентаризація всіх зелених насаджень і резервування територій для розташування лісопарків, парків і скверів; розробка програми комплексного озеленення міста, ревізія всіх шкідливих викидів у місті; розробка заходів для їх зменшення.

Значний екологічний ефект може досягатися завдяки розробленню схеми функціонування електричного та екологічно чистого громадського транспорту, та заходів щодо його запровадження; визначення пріоритетів у розвитку вулично-дорожньої мережі, будівництві магістралей і транспортних розв‘язок; розробка програми придорожніх зелених насаджень для мінімізації негативного впливу на мешканців автомобільного транспорту.

Встановлення для урбанізованої системи Львова мінімальної площі, зайнятої водними плесами, зеленими насадженнями та сільськогосподарськими угіддями у розмірі не менше 50% території агломерації. Створення безперервного природного каркасу лісопаркових територій у межах Великого Львова та особливого режиму (обмеження) забудови для формування «екологічних доріжок».

Враховуючи порушення норм санітарної та пожежної безпеки в масовому житловому будівництві слід здійснити заходи щодо перевірки дотримання таких норм незалежними фахівцями, зокрема при видачі містобудівних умов та обмежень, призупинення дії ліцензій на виконання будівельних робіт, або їх відкликання, при виявленні порушень. Створення постійно діючого органу контролю над станом природного середовища із залученням фахівців і громадськості; відновлення моніторингу геологічних процесів у місті та проведення відповідних геологічних досліджень, вивчення можливості відновлення історичних, а також створення нових водойм; резервування під це відповідних територій.

Підвищення ефективності управління у сфері інтегрованого розвитку передбачає створення бази для реалізації ефективної державної регіональної політики – механізму та інструменту державного управління розвитком урбанізованих систем, що сприятиме розв’язанню проблем міст. В умовах проведення реформи децентралізації влади в Україні надзвичайно високою є актуальність удосконалення процесів стратегічного планування та виконання поставлених завдань на всіх рівнях, запровадження ефективного механізму координації дій центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування під час реалізації галузевих пріоритетів і завдань на різних рівнях управління. Злагоджене управління на різних ієрархічних рівнях потребує належного нормативного, інформаційного та містобудівного забезпечення місцевих органів влади. У першу чергу це стосується формування єдиної узгодженої системи статистичних показників та геопросторових даних, підтримка їх регулярного оновлення, запровадження в дію системи

містобудівного кадастру, використання сучасних ГІС-технологій, оновлення містобудівної документації на регіональному та місцевому рівні. При цьому першочергового вирішення вимагає створення єдиної державної топографо-картографічної основи у референтній системі координат УСК-2000, загальнодоступної для використання органами державної влади та місцевого самоврядування, що дозволяє систематизувати усі просторові дані в державі (в регіональному та галузевому вимірі) і заощадити бюджетні кошти.

Висновки до 5 розділу

1. Визначено принципи інтегрованого розвитку підвищення універсалізації, оптимізації відносин міст і оточення, соціально-економічних і просторових узгодженостей, інтегральної результативності, проблемно-пріоритетної орієнтованості, гнучкості. Принцип підвищення універсалізації передбачає, що незалежне рішення окремого суб'єкта урбанізованої системи приймають усі можливі її учасники за умови знання наслідків, уникнення конфліктів та інтеграцію напрямів діяльності. Принцип оптимізації відносин міст і оточення випливає з необхідності формування організаційно-економічного механізму, який гармонізує їх взаємодію на засадах вигідного співробітництва та співіснування. Принцип соціально-економічних і просторових узгодженостей передбачає єдність соціально-економічних і просторових цілей урбанізованої системи як умови підвищення ефективності розвитку. Принцип гнучкості передбачає своєчасне реагування на проблеми і виклики, можливості коригування підходів щодо інтегрованого розвитку урбанізованої системи на основі зміни концепцій та планування. Принцип проблемно-пріоритетної орієнтованості орієнтує на виявлення проблем та вибір пріоритетів на основі реальних фінансових, технічних та інституційних (правових) можливостей.

2. Забезпечення спроможності реалізації концепції інтегрованого розвитку урбанізованих систем потребує усунення проблеми розриву взаємозв'язків між просторовиим і соціального-економічними пріоритетами розвитку, що знижує

інвестиційний потенціал міст, знижує якість життя мешканців міст. Вирішення даної проблеми можливе шляхом обгрунтування рекомендації щодо функціонально-планувальної організації, зокрема виділення територій, які є важливими для розвитку урбанізованих систем, а саме: території з різним рівнем активності урбанізаційних процесів (центр міста, нецентральні території, приміські території); території, що характеризуються високою інвестиційною привабливістю, з особливим акцентом на вільні земельні ділянки, території індустріальних парків, інших інноваційних центрів зростання і кластерів; території з особливими функціями для розвитку урбанізованої системи (промислові території, житлової забудови, рекреаційні, природно-ландшафтні та ін.), території зі специфічними функціями або особливою роллю в економіці міста (території історичної забудови, культурних і природних ландшафтів); інші території (наприклад, зони ризику, резервні території).

3. Відповідні механізми об’єднують низку фінансових (через бюджетну політику, інвестиції, гранти, зовнішні запозичення, міжбюджетні трансферти), економічних (через програми поточного розвитку, програм розвитку агломерацій і співробітництва громад), інституційно-організаційних (через участь громадськості, консультацій із зацікавленими особами, інформаційного забезпечення, проведення досліджень і моніторингу процесів) та територіально-планувальних (через комплексні плани просторового розвитку, генеральні плани населених пунктів, детальні плани територій) інструментів, що можуть використовуватися у розвитку територій.

4. Доведено необхідність розширення інституційно-організаційного забезпечення реалізації цілей політики інтегрованого розвитку шляхом координації зв’язків у напрямку співпраці і консультацій між усіма зацікавленими сторонами з метою спільного розроблення стратегічних документів, а в довгостроковій перспективі - співпраця на етапі їх впровадження, визначення узгоджених рішень (компромісу) серед учасників процесу щодо напрямку розвитку урбанізованих систем, створення підстав для контролю за дотриманням домовленостей. Підкреслено роль маркетингових досліджень. Запропоновано для

забезпечення прозорості та відкритості процесу планування забезпечити відповідний рівень та доступність інформаційних ресурсів через впровадження технологічних інновацій, зокрема, геоінформаційних технологій. Зазначено необхідність проведення моніторингу реалізації цілей і завдань, який рекомендується розглядати як контроль ефективності реалізації виконання завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

5. Обґрунтовано концептуальні пропозиції щодо вирішення завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Детально проаналізовано модель яка врегульовує відносини міста і оточення, визначає форми співробітництва, фінансово-економічні відносини та можливості співробітництва агломерацій. Обов’язковим є визначення організаційних функцій таких утворень для вироблення та реалізації політики з питань соціально-економічного і культурного розвитку агломерації, просторового планування, комунального обслуговування і охорони довкілля. Фінансово-економічні відносини здійснюються на підставі спільного документу міської агломерації – кошторису, який формується за рахунок трансфертів з бюджетів учасників міської агломерації; внесків інших суб’єктів для фінансування спільних проєктів; міжнародна допомога; кредитні ресурси; інвестиції з різних джерел; інші доходи. Видатки кошторису спрямовуються на будівництво об’єктів інфраструктури; утилізацію відходів; енергозберігаючі технології і проєкти; природоохоронні заходи; участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об’єктів тощо.

ВИСНОВКИ

Основним результатом дисертаційної роботи є обґрунтування теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо інтегрованого розвитку урбанізованих систем у контексті вирішення загальних проблем міст різних типів і масштабів. Отримані результати дозволяють сформулювати наведені нижче теоретичні та науково-практичні висновки.

1. Міжнародний досвід і результати емпіричних досліджень провідних науковців засвідчують засадничу роль урбанізації як рушія економічного розвитку, як процесу, здатного принести значні економічні, технологічні та соціально-економічні вигоди для людини, міста, економіки країни в цілому завдяки концентрації господарської діяльності, населення і соціокультурних процесів. Водночас, неконтрольована урбанізація без належної системи управління і планування, поглиблює кризові стани міст, загострює екологічні та соціально-економічні проблеми. Проведена систематизація та класифікація етапів, видів та ознак урбанізаційних процесів дозволила розглядати процес урбанізації як множину різновекторних, багатопланових і суперечливих чинників, необхідність узгодження яких є підставою для розроблення основ інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Цим і обумовлена актуальність цього дослідження.

2. Визначено сутність і завдання інтегрованого розвитку як процесу досягнення просторових, економічних, соціальних, безпекових, екологічних довгострокових цілей у певному часовому проміжку, спрямованих на вирішення й узгодження ключових завдань соціально-економічного розвитку та просторової організації урбанізованих систем. Їх потрібно розглядати у взаємозв’язку із перспективним територіальним розширенням, збереженням природних ресурсів, створенням умов комфортності та доступності для широких верств населення для житла, вибору робочих місць, послуг та рекреації, гармонізації відносин між соціальними групами та прозорості й спроможності роботи місцевої влади.

3. Систематизація й узагальнення наукових підходів щодо дослідження міст та їхніх систем дозволила обґрунтувати власну структурно-логічну модель урбанізованої системи. Виявлено її складові (просторову, соціальну, економічну і управлінську), а також важливі для дослідження зв'язки і взаємодії в межах системи. Різні складові урбанізованої системи принципово відрізняються за характером впливу в контексті інтегрованого розвитку: існує накладання дії економічних процесів, орієнтованих на короткострокові вигоди і спричинюють соціальні та екологічні втрати, властивостей простору, який характеризується значною інерційністю, але створює значні стимули для економіки та соціальних процесів, характерними яким є потреби, інтереси і конфліктність. Забезпечення їх взаємоузгодженого характеру є умовою досягнення завдань інтегрованого розвитку.

4. Аналіз наявних інституційно-організаційних підходів до розвитку територій дозволив виявити суттєві розбіжності та неузгодженості, а також складнощі, що виникають унаслідок збалансування просторових і соціально-економічних взаємодій у розвитку урбанізованих систем. Недотримання взаємозв'язку структурних елементів стратегічних документів розвитку територіальних громад, безсистемність та відокремлений розгляд землевпорядних, економічних та організаційних чинників призводять до суттєвого міжпредметного розриву та втрати системних ефектів від їхньої взаємодії, а як наслідок – втрати економічного потенціалу, незбалансованості і низької адаптації розвитку урбанізованих систем до сучасних соціально-економічних процесів.

5. Досліджено засадничі проблеми і протиріччя застосування економічних та урбаністичних теорій, оскільки кожна з них орієнтує на вирішення завдань у межах певного наукового напряму і слабо враховує взаємозв'язки між складовими системи. Розпорошення теоретико-методологічних досліджень унеможливлює цілісне осмислення урбанізаційних процесів в умовах їхнього постійного ускладнення, стає на заваді формуванню системного бачення проблем інтегрованого розвитку міст. Визначено виняткову складність і

міждисциплінарний характер проблем урбанізації, що обумовлюють необхідність якісного оновлення методологічних засад наукових досліджень із ширшим використанням наявних концепцій, теорій, які дотепер сформовані зусиллями науковців різних галузей знань. Врахування та узгодження закономірностей і нових тенденцій розвитку економіки територіальних систем з метою вироблення нової теоретичної платформи сприятиме подоланню суперечностей у розвитку урбанізованих систем, які в координатах надспеціалізації виявляються нерозв'язаними.

6. Обґрунтовано концептуальні підходи інтегрованого розвитку урбанізованих систем, що ґрунтуються на пріоритетному значенні ролі людини в економіці, якості результатів діяльності і розвитку, інституційної спроможності влади як регулятора, динамічності. Відповідно до цієї концепції, політика інтегрованого розвитку урбанізованих систем має бути спрямована на якісний результат діяльності з розвитку, регулювання урбанізаційних процесів, узгодження процесів соціально-економічного розвитку з потенціалом місцевих ресурсів, прозорості і підзвітності роботи влади, врахування ціннісних характеристик у визначенні стратегічних рішень із використанням відповідних засобів. Визначено головні детермінанти урбанізованої системи (людина, простір, економіка, час, управління), а також виявлено підмножини дво-, три-, чотиривимірних взаємодій системи, що дало змогу упорядкувати інформацію про стан системи, визначити завдання соціально-економічного і просторового розвитку міст, розкрити можливості їх системного аналізу.

7. Здійснено емпіричний аналіз стану та динаміки розвитку урбанізованих систем на прикладі міст (обласних центрів) України, що дозволив виявити вплив демографічних, екологічних, економічних параметрів та підтвердити диспропорційність, а також наявність значних резервів невикористаного потенціалу, які потребують дієвих механізмів регулювання з боку державних та місцевих органів влади. Динаміка розвитку великих міст України у 2015–2021 рр. є занадто повільною та недостатньою для активізації процесу економічного зростання й реформування ключових галузей. Ринок праці та освітньо-трудові

відносини виступають системоформувальними ядрами, які акумулюють довкола себе людські ресурси і сприяють розростанню сучасних міських агломерацій, натомість, значна асиметрія розвитку урбанізованих систем призводить до розбалансування території країни, щораз більшого загострення диспропорційності у рівнях і якості життя мешканців міст.

8. Дослідження стратегій, концепцій та програм соціально-економічного розвитку міст дозволило оцінити перспективне бачення розвитку міст, а також закладені в них механізми управління міськими процесами. Результати аналізу засвідчили несистемність політики та появи низки бар'єрів, які обмежують їх ефективний розвиток. Ці перешкоди формуються внаслідок спадкових проблем міст (місцерозташування, природно-ландшафтних умов, складеного розпланування та функціональної структури, історична забудова), поглиблення структурно-галузевих деформацій та дисбалансів (деіндустріалізація, надмірна енергоємність, неефективна структура інвестицій, що вкладаються у розвиток територій, порушення масштабів нового будівництва, фінансова слабкість), вагомих інституціональних факторів (відокремлений розгляд соціально-економічного та просторового вимірів у системі стратегічних документів, відсутність підходів комплексного освоєння територій, недотримання містобудівної документації, конфлікт інтересів і високий рівень ризиків для потенційних інвесторів). Серед таких бар'єрів центральна роль належить неузгодженості цілей соціально-економічного розвитку і просторового потенціалу урбанізованих систем.

9. Аналіз проєктних рішень містобудівної документації дозволив виявити неефективність їхнього використання в управлінні розвитком міст, що зумовлено обмеженим доступом до чинних документів, обтяженістю інформацією, яка розрахована на вузьких спеціалістів, статичністю – документи розроблено на 20-річний термін, внесення будь-яких змін до рішень може бути здійснене лише в разі прийняття відповідних актів (законодавчого характеру або нормативних), що в умовах наростання динамічності процесів в містах робить ці документи малоефективними і неспроможними реагувати на потреби населення,

економіки, бізнесу. Беручи до уваги зміни в системі просторового планування територій, очікується, що новий вид містобудівної документації стане гнучкішим у суспільно-політичному, методологічному і технологічному аспектах, дозволить краще їх використовувати, адаптовувати для поточних тенденцій просторового розвитку та нових викликів і можливостей, що постають перед містами.

10. Обґрунтовано принципи інтегрованого розвитку урбанізованих систем, а саме: підвищення універсальності системи, оптимізації відносин міст і оточення, соціально-економічних і містобудівної узгодженості, гнучкості, інтегральної результативності, проблемно-пріоритетної орієнтованості. Зазначені принципи передбачають підвищення результативності функціонування системи та її розвитку по ефективній траєкторії шляхом інтеграції напрямів діяльності, виявлення проблем та вибір пріоритетів на основі реальних фінансових, технічних та інституційних (правових) можливостей, ставлять вимогу щодо своєчасного реагування та можливості коригування підходів інтегрованого розвитку на основі зміни концепцій та планування, а також необхідність гармонізації відносин всіх учасників процесу планування на засадах вигідного співробітництва та співпраці.

11. Запропоновано зміни підходів до розроблення концепції інтегрованого розвитку територіальних громад та оновлення генеральних планів міст. Вони ґрунтуються на ідеї взаємного поєднання соціальних, економічних, екологічних і просторових пріоритетів, на основі яких визначають засоби, а також фінансові і технічні можливості реалізації цілей, створюють основу для залучення громадськості та інших зацікавлених осіб до процесів управління територіями. Досягнення цілей інтегрованого розвитку потребує застосування дієвих інститутів та механізмів, що мають доповнювати та посилювати один одного. Відповідні механізми об’єднують низку фінансових (через бюджетну політику, інвестиції, гранти, зовнішні запозичення, міжбюджетні трансферти), економічних (через програми поточного розвитку, програм розвитку агломерацій і співробітництва громад), інституційно-організаційних (через

участь громадськості, консультацій із зацікавленими особами, інформаційного забезпечення, проведення досліджень і моніторингу процесів) та територіально-планувальних (через комплексні плани просторового розвитку, генеральні плани населених пунктів, детальні плани територій) інструментів, що можуть використовуватися у розвитку територій.

12. Вдосконалено підходи до прогнозування і моделювання інтегрованого розвитку урбанізованих систем розвитку міст, які передбачають зміни в аналізі систем, оцінці системи, визначенні завдань та обґрунтуванні локальних рішень. Запропоновано алгоритми та моделі вирішення часткових завдань у розвитку урбанізованої системи. Детально охарактеризовано фінансово-економічну модель, яка врегульовує відносини міста і оточення. Обгрунтовано форми співробітництва, фінансово-економічні відносини та можливості співробітництва агломерацій. Обов’язковим є визначення організаційних функцій таких утворень для вироблення та реалізації політики з питань соціально-економічного і культурного розвитку агломерації, просторового планування, комунального обслуговування і охорони довкілля. Фінансово-економічні відносини здійснюють на підставі спільного документа міської агломерації – кошторису, який формується за рахунок трансфертів з бюджетів учасників міської агломерації; внесків інших суб’єктів для фінансування спільних проєктів; міжнародної допомоги; кредитних ресурсів; інвестицій різного походження; інших доходів. Видатки кошторису спрямовуються на будівництво об’єктів інфраструктури, утилізацію відходів, енергоощадні технології і проєкти, природоохоронні заходи, участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об’єктів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Адміністративно-територіальний устрій України: методологічні основи та практика реформування: монографія; ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2016. 264 с.

2. Акуленко В. І. Міжнародне право охорони культурних цінностей та його імплементація у внутрішньому праві України. К.: ЮСТІНІАН, 2013. 608 с.

3. Алаєв Э. Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. М.: Мысль 1983. 350 с.

4. Бабаев В. М. Управління великим містом: теоретичні і прикладні аспекти: монографія; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. Х.: ХНАМГ, 2010. 307 с.

5. Батанов О. В. Муніципальна влада в Україні: проблеми теорії та практики. К.: Юрид. думка, 2010. 653 с.

6. Безробіття в Україні під час карантину. URL: https://dyvys.info/2020/09/24/bezrobittya-v-ukrayini-pid-chas-karantynu-zroslo-do-10/

7. Безробіття населення (за методологією МОП) за статтю, типом місцевості та віковими групами у 2018 році: Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/rp/eans/bnsmv2018 _u.xls

8. Беленький П. Дослідження проблем конкурентоспроможності. Вісник НАН України. 2007. № 5. С. 15.

9. Берданова О. В., Вакуленко В. М., Валентюк І. В. Планування соціально-економічного розвитку міста: монографія. К., 2011. 160 с.

10. Бєляєва С. О. Про балансову вартість нерухомих пам’яток. Праці Центру пам’яткознавства. К., 1993. Вип. 2. С. 74-76.

11. Білоконь Ю. М. Регіональне планування. Теорія і практика. Логос, 2003. 246 с.

12. Близько 2 млрд євро інвестовано в енергоефективність та «чисту» енергетику за останні 4 роки: Державне агентство з енергоефективності та енергозбереження України. URL: http://saee.gov.ua/uk/news/2773

13. Борисов Л. П., Бубес Э. Я. Ревунова Н. Г. Экономика градостроительства: учебное пособие для вузов. Стройиздат, Ленингр. отд-ние, 1981. 256 с.

14. Бочаров Ю. П., Фильваров Г. И. Производство и пространственная организация городов. М.: Стройиздат, 1987. 256 с.

15. Буднікевич І. Муніципальний маркетинг: теорія, методологія, практика. Чернівці: Чернівецький нац. ун-т, 2012. 645 с.

16. Бутник О. О. Дослідження індексу щастя населення в контексті ефективного державного управління. Інвестиції: практика та досвід. 2017. № 22. С. 73-75.

17. Вайцзекер Е. У., Війкман А. Come On! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети. Доповідь Римському клубу: переклад з англ. Ю. Сірош; за наук. ред. В. Вовка, В. Бутка. К.: Саміт-Книга, 2019. 276 с.

18. Васіна А. Ю. Інституційне забезпечення структурування національної економіки в орієнтації на інноваційно-технологічний прорив. Причорноморські економічні студії. 2017. Вип. 21. С. 24- 31.

19. Вебер М. История хозяйства. Город. Москва: «Канон-пресс-Ц», «Кучково поле», 2001. 576 с.

20. Велихов Л. А. Основы городского хозяйства. Общее учение о городе, его управлении, финансах и методах хозяйства. М.: Наука, 1996. 467 с.

21. Верменич Я. Адміністративно-територіальний устрій українських земель. Енциклопедія. Київ, 2003, т. 1. URL: http://resource.history.org.ua

22. Визгалов, Д. В. Маркетинг города. М.: Фонд «Институт экономики города», 2008. 110 с.

23. Виноградский В. Г. Социальная организация пространства: Философско-социологический анализ. М., 1988. 187 с.

24. Владимиров В. В. Управление градостроительством и территориальным развитием. М., 2000 с.

25. Вовк В. М., Дрогомирецька З. Б. Основи системного аналізу: навчальний посібник. Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2002. 248 с.

26. Возняк Г. В. Бюджетна політика розвитку регіонів України: сучасна парадигма та орієнтири подальших реформ: монографія; НАН України. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України», 2016. 520 с.

27. Воронін В. О., Лянце Е. В., Мамчин М. М. Аналітика ринку нерухомості:методологія та принципи сучасної оцінки: монографія. Львів: Магнолія 2006, 2014. 304 с.

28. Габрель М. М. Просторова організація містобудівних систем: моногр. К.: Видавничий дім А. С. С, 2004. 400 с.

29. Габрель М. М. Морфологія та комфортність середовища міст. Показники й методи оцінки взаємодій. Містобудування та територіальне планування. 2018. Вип. 68. С. 78-91.

30. Гаврилишин Б. Дороговкази в майбутнє: До ефективніших суспільств: доповідь Римському клубові. К.: Наукова думка, 1990. 208 с.

31. Галасюк В. В. Інвестиційний потенціал України: погляд у майбутнє. Газета «День». URL: https://day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/investiciyniy-potencial-ukrayini-poglyad-u-maybutnie.

32. Галасюк В. В. Змінити «професію» країни. Тиждень.UA. URL: https://tyzhden.ua/Economics/226623.

33. Галасюк В. В. Концептуальні засади трансформації економіки України: монографія. К.: Національна академія управління, 2019. 188 с.

34. Географічна енциклопедія України: В 3-х т. К.: Укр. енциклопедія, 1989. Т. 1. 414 с.; 1990. Т. 2. 480 с.; 1993. Т. 3. 480 с.

35. Гладкий О., Іщук С. Географія міст. Геоурбаністика: підручник. Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. К.: Паливода А. В., 2014. 299 с.

36. Глейзер Э. Триумф города. Как наше величайшее изобретение делает нас богаче, умнее, экологичнее, здоровее и счастливее (пер. с англ. И. Кушнаревой. М.: Изд-во Института Гайдара, 2015. 432 с.

37. Гликман М. Т., Лемза В. В. Оценка памятников истории, архитектуры и градостроительства. К., 2009. URL: https://ocenka.dn.ua/literature/zhurnaly-praktika-ocenki-ukraina/ocenka-pamyatnikov-istorii-arxitektury-i-gradostroitelstva-m-t-glikman-v-v-lemza/

38. Глубіш Л. Я. Еволюція наукових поглядів на зміст теорії добробуту та її специфіка на сучасному етапі соціально-економічних відносин. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2016. Вип. 6(1). С. 58-63.

39. Головне управління статистики у Львівській області. URL: http://lv.www.ukrstat.gov.ua

40. Гончарова К. В. Сучасні теоретичні підходи оцінки економічного добробуту у міжнародній економічній статистиці. Економічний простір. 2014. № 90. С. 14-22.

41. Графічні та текстові матеріали Схеми районного розпланування Львівської області. К., 2009.

42. Грошові перекази до України. Національний банк України. URL: https://investment.24tv.ua/groshovi-perekazi-ukrayinu-dani-nbu-za-piv-roku-2020-novini-nbu_n1425412

43. Груза И. Теория города. Сокр. перев. с чеш. Л. Б. Мостовой; Науч. ред. О. А. Швидковский. М.: Издательство литературы по строительству, 1972. 248 с.

44. Гуменюк А. М. Безпека структурно-інституціональної трансформації економіки регіону: теоретичні основи та прикладні аспекти: монографія. Київ: НІСД, 2014. 466 с.

45. Гутнов А. Э. Эволюция градостроительства. М.: Стройиздат, 1984. 256 с.

46. ДБН 360-92. Містобудування. Планування та забудова міських і сільських поселень. НДПІ містобудування. К.: Укрархбудінформ, 1993. 107 с.

47. ДБН Б. 1.3-97 «Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження генеральних планів міських населених пунктів». К.: Держбуд України, 1998. URL: http://ibud.ua/?cat=dbn-info&itm=411&sitm=527

48. ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій». К.: Міністерство регіоального розвитку, будівництва та житлово-комунального госопдарства, 2019. URL: http://dbn.co.ua

49. Демин Н. М. Управление развитием градостроительных систем. К.: Будівельник, 1991. 184 с.

50. Державна житлова політика України: проблема соціально-економічної ефективності: аналіт. доп. К.: НІСД, 2012. URL: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/1016_dop-2ae1c.pdf

51. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021-2027 рр. Постанова Кабінету міністрів України від 05 серпня 2020 року № 695. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text

52. Державний веб-портал бюджету для громадян. URL: https://openbudget.gov.ua/local-budget?id=26000000000

53. Державний служба статистики. URL: http://www.ukrstat.gov.ua

54. Державно-приватне партнерство в контексті управління державними інвестиціями в Україні: оцінка / Міжнародний банк реконструкції та розвитку. Група Світового банку. URL:

http://documents.worldbank.org/curated/en/495131467995051959/pdf/106249-UKRANIAN-WP- P153935-PUBLIC-Public-Investment-UKR-Web-cover.pdf

55. Деякі питання забезпечення громадян доступним житлом. Постанова Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2018 р. № 819. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/819-2018-%D0%BF#Text

56. Джекобс Д. Экономика городов. Культурное наследие. 1966.

57. Динаміка обсягів приватних грошових переказів в Україну. Національний банк України. URL: https://bank.gov.ua/doccatalog/document?id=19208357

58. Долішній М. І., Шевчук Л. Т., Шевчук Я. В. Територіальна суспільна система як об'єкт дослідження регіональної економіки України. Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональні суспільні системи. Вип. 3. Ч. 1. Львів, 2004. С. 3–14.

59. Доповідь Кабінету Міністрів України про стан реалізації Генеральної схеми планування території України за 2018 рік. URL: https://www.minregion.gov.ua/napryamki- diyalnosti/building/city-build/mistobuduvannya-ta-planuvannya-teritoriy/stan-realizatsiyi-generalnoyi-shemi – planuva-nnya – teritoriyi-ukrayini-za-2018-rik / attachment / monitoring – gsptu – za – 2018-rik

60. Доступне житло. URL: https://www.molod-kredit.gov.ua/zhytlovi-prohramy/dostupne-zhytlo

61. Драпіковський О. І., Іванова І. Б. Методика і практика масової оцінки земель великого міста (на прикладі Києва). Український географічний журнал. 1996. № 3. С. 79-91.

62. Дьомін М. М., Маршал Т. М., Габрель М. М. Вимоги та критерії формування міських агломераційних утворень. Досвід Польщі та практика України. Сучасні проблеми архітектури та містобудуванняю. 2019. Вип. 5. URL: http://archinform.knuba.edu.ua/article/view/199548/pdf_17

63. Дьомін М. М., Габрель М. М. Загальна методика формування метрополісних територій в Україні. Містобудування та територіальне планування. 2005. Вип. 21. С. 102-113.

64. Дьяконов К. Н., Касимов Н. С., Тикунов В. С. Современные методы географических исследований. М.: Просвещение: АО «Учебная литература», 1996. 207 с.

65. Економічна енциклопедія: у 3-х тт. / [за ред. С. В. Мочерного]. К.: Академія, 2002. Т. 3. 420 с.

66. Економічна енциклопедія: у трьох томах / [редкол.:С. В. Мочерний (відп. ред) та ін.]. К.: Видавничий центр «Академія», 2000. Т. 1. 864 с.

67. Екосистема нових ідей. Головні тези з доповіді співголови Римського клубу в Києві. Апостроф, 12 листопада 2019. Веб-сайт. URL: https://apostrophe.ua/ua/news/politics/government/2019-11-12/ekosistema-novyh-idej-glavnye-tezisy-s-doklada-sopredsedatelya-rimskogo-kluba-v-kieve/179869

68. Європейська Хартія міст II (Маніфест нової урбаністики) (Страсбург, 2008). URL: https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1293215&Site=CM

69. Європейська хартія міст Страсбург (17-19 березня 1992 року, ст. 3.1). Місцеве самоврядування в Україні: муніципальне право: навч. посіб. для ВНЗ. К.: Атіка, 2000. С. 73.

70. Єгоров І. Ю., Бойко О. М., Грига В. Ю. Індустріальні парки в Україні: проблеми становлення та перспективи розвитку: монографія; НАН України, ДУ «Ін-т економіки та прогнозування НАН України», М-во екон. розвитку і торгівлі України, Н. –д. екон. ін-т. К.: 2015. 139 с.

71. Єрохін С. А. Структурна трансформація національної економіки. Теоретико-методологічний аспект: наукова монографія. К.: Світ Знань, 2002. 526 с.

72. Житлове будівництво в Україні. URL: www. zabudovnyk.com.ua

73. За рік Україна втратила 17 позицій у світовому рейтингу якості повітря. URL: https://focus.ua/uk/ukraine/477997-na-odnom-dyhanii-kak-romyshlennost-avtomobili-i-smena-vremen-goda-vliyayut-na-chistotu-vozduha

74. Законодавство України про землю: Земельний кодекс України. К.: Юрінком Інтер, 2001. 352 с.

75. Звід пам'яток історії та культури України. м. Львів. Т. 1. URL: http://history.org.ua/LiberUA/ZvidLviv/ZvidLviv.pdf

76. Руденко Л. Г., Дронова Е. Л., Кирюхин А. М. Изменения городского пространства в Украине. К.: Реферат, 2013.160 с.

77. Исаченко А. Г. Теория и методология географической науки: учеб. для студ. вузов. М.: Издательский центр «Академия», 2004. 400 с.

78. Ібатулін Ш. І. Теоретичні основи капіталізації приміських земель / Ібатулін Ш. І. К.: НАУ, 2007. 120 с.

79. Індекси споживчих цін на товари та послуги у 2002-2018 рр. / Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/ct/cn_rik/icsR/iscR_u/isc_tp_rik_u.htm

80. Індустріальні парки в Україні: удосконалення політики стимулювання у контексті світового досвіду: аналіт. доп) [А. П. Павлюк та ін.]; Нац. ін-т стратег. дослідж. К.: НІСД, 2014. 49 с.

81. Інклюзивний вимір розвитку міст – центрів ділової активності України: тенденції та перспективи: наукова доповідь / НАН України. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»; наук. редактор М. І. Мельник. Львів, 2019. 55 с.

82. Інноваційна Україна 2020: національна доповідь / за заг. ред. В. М. Гейця та ін.; НАН України. К., 2015. 336 с.

83. Інтегрована концепція розвитку центральної частини міста Львова. URL: http://www.urban-project.lviv.ua/php_uploads/data/articles/ArticleFiles_UA_182.pdf

84. Історія економіки та економічної думки: підруч; за ред. В. В. Козюка, Л. А. Родіонової. Тернопіль: ТНЕУ, 2015. 792 с.

85. Капітальні інвестиції за джерелами фінансування за 2010-2018 роки. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/ibd/iokjf/iokjf_u10- 13_bez.htm

86. Карий О. І. Комплексний розвиток міст: теорія та методологія стратегічного планування. Монографія. Львів. Вид. НУ «ЛП».2011. 308 с.

87. Клименко І., Смольніко С. Оцінка пам'яток історії, архітектури та містобудування. К.: АртЕк, 2006. 264 с.

88. Клюшниченко Є. Є. Соціально-економічні основи планування та забудови міст. К.: Українська академія архітектури, НДПІ містобудування, 1999. 348 с.

89. Клюшниченко Є. Є. Управління містом: Навчальний посібник. К.:КНУБА, 2003. 260 с.

90. Колодко Г. В. Від шоку до терапії: Економіка і політика трансформації. Львів: Коло, 2004. 563 с.

91. Колот А. М. Міждисциплінарний підхід як домінанта розвитку економічної науки та освітньої діяльності. Соціальна економіка. 2014. № 1-2. с. 76-83. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/se_2014_1-2_15

92. Комплексна стратегія розвитку Львова до 2025 року. Львів 2012. URL: http://www.city-adm.lviv.ua/adm

93. Коніна М. Україна – в ТОПі глобальних експортерів IT-послуг і розвитку старпап-інкубаторів. DOU. URL: https://dou.ua/forums/topic/21542

94. Генеральний план м. Львова. Державний інститут проектування міст «Містопроект». Львів, 2001.

95. Коригування генерального плану м. Львова. Т. 2 / Державний інститут проектування міст «Містопроект». Львів, 2008.

96. Коробко В. И. Экономика городского хозяйства: [учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений]. М.: Издательский центр «Академия», 2006. 160 с.

97. Котлер Ф. Как завоевать города и страны. URL: https://play.google.com/books/reader

98. Котлер Ф., Ли Н. Маркетинг для государственных и общественных организаций. СПб.: Питер, 2008. 384 с.

99. Кох В. Энциклопедия архитектурных стилей. БММ. 2008. 528 с.

100. Куйбіда В. С. Муніципальне управління: Аспект інформатизації. К.: Знання, 2004. 357 с.

101. Куйбіда В. С., Білоконь Ю. М. Територіальне планування в Україні: Європейські засади та національний досвід. Київ, 2009. 108 с.

102. Лаппо Г. М. География городов: учеб. пособие для геогр. факультетов вузов. М.: Гуманитар. изд. центр «Владос», 1997. 479 с.

103. Лазор О. Д., Лазор О. Я. Мсцеве самоврядування. Вітчизняний та зарубіжний досвід. Навчальний посібник. Видання друге, доповнене і перероблене. К: Дакор, 2005. 560 с.

104. Лернер Ж., пер. К. Скальської, Акупунктура міста. Львів: Вид-во Старого Лева, 2016. 160 с.

105. Лисяк Н. М. Методичні підходи до аналізу стану урбанізованих систем. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2020. Вип. 4 (144). С. 18-26.

106. Лисяк Н. М. Обґрунтування структурно-логічної моделі урбанізованої системи. Вісник Сумського національного аграрного університету. Суми, 2020. Вип. 1 (83). С. 99-104.

107. Лисяк Н. М., Олексюк Г. В., Попадинець Н. М. Концептуальна фінансово-економічна модель урбанізованих систем. Економіка та право. 2020. № 2. С. 84-95.

108. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Кризовий стан та урбаністичні шанси міст на прикладі Львова. Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. пр. 2019. № 12 (223). С. 79-95.

109. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Феномен динамізму та імпульсності в соціально-економічному розвитку урбанізованих систем. Формування ринкових відносин в Україні. 2020. № 2 (225). С. 105-118.

110. Лисяк Н. М., Печериця І. Б. Просторова ексклюзія в Україні: проблеми та передумови виникнення. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2020. Вип. 2 (142). С. 32-40.

111. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Шиленко В., Герич О. Т. Цінність об'єкта культурної спадщини у визначенні його ринкової вартості (приклад з практики Львова). Формування ринкових відносин в Україні. 2019. № 7-8 (218/219). С. 107-118.

112. Лисяк Н. М., Олексюк Г. В., Попадинець Н. М. Концептуально-структурні моделі ендогенного потенціалу об'єднаних територіальних громад як передумова підвищення їх конкурентоспроможності. Економіка України. 2019. № 3. С. 52-69.

113. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Соціально-еколого-економічне здоров'я міста: діагностика стану та прогнозування розвитку. Формування ринкових відносин в Україні. 2018. № 6 (205). С. 97-118.

114. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Принципи й шляхи розвитку міських поселень регіонів в умовах адміністративно-територіальних трансформацій. Формування ринкових відносин в Україні. 2017. № 12 (199). С. 189-206.

115. Лисяк Н. М., Самотій Н. С. Економіко-містобудівні відносини у розвитку міст: історичний контекст. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. 2018. Вип. 4 (132). С. 164-170.

116. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Методи аналізу та обґрунтування вимог до просторової організації і розвитку Прикарпатської агломерації. Формування ринкових відносин в Україні. 2017. № 5 (192). С. 104-120.

117. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Соціокомунікаційний чинник у просторовій організації та розвитку міст. Моделювання та інформатизація соціально-економічного розвитку України. 2016. Вип. 1. С. 30-39.

118. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Теоретико-методологічні аспекти просторового моделювання для задач соціально-економічного розвитку міст. Формування ринкових відносин в Україні. Вип. 4(167) / наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2015. С. 216-225.

119. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Інвестиційно-просторова узгодженість як умова ефективної ревіталізації та розвитку центральних частин історичних міст. Формування ринкових відносин в Україні. Вип. 2 (165) / наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2015. С. 130-140.

120. Лисяк Н. М., Габрель М. М. До проблеми обґрунтування житлової політики великих міст України. Формування ринкових відносин в Україні. Вип. 6 (169)/ наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2015. С. 178-186.

121. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Системи громадського транспорту для міст з різними просторовими структурами. Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. пр. Вип. 7(158). Київ, 2014. С. 130-139.

122. Лисяк Н. М., Хром'як Й. Я., Доскач О. Б. Організаційно-економічний механізм інвестиційної діяльності органів місцевого самоврядування. Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України.

Механізм регулювання регіонального розвитку в Україні. Львів, 2014. Вип. 5(109). С. 119-131.

123. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Ціна землі і нерухомості як інтегральний чинник нової методології регулювання явищ субурбанізації. Формування ринкових відносин в Україні. Вип. 1(152) / наук. ред. І. Г. Манцуров. Київ, 2014. С. 173-182.

124. Лисяк Н. М. Технічна інфраструктура та житлове будівництво Львова на зламі XX– XXI століть. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. Львів: Видавництво Львівської політехніки. 2013. № 767. С. 326-337.

125. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Суспільний потенціал у просторовій організації та розвитку міст. Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. пр. К., 2013. Вип. 3 (142). С. 205-212.

126. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Соціальна складова в оцінці ефективності проектних рішень та проведення Євро-2012 у Львові. Формування ринкових відносин в Україні. К, 2013. Вип. 6(145). С. 219-225.

127. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Герич О. Т. Інвестиційне моделювання збереження та реконструювання історичного середовища міст (приклад Львова). Формування ринкових відносин в Україні. К., 2013. Вип. 7(146). С. 52– 57.

128. Лисяк Н. М., Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Територіально-містобудівні механізми підвищення інвестиційної привабливості Львівщини. Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2012; № 605. С. 137-144.

129. Лисяк Н. М., Хром'як Й. Я., Габрель М. М. Обґрунтування доцільності створення спеціальності «Урбаністика та просторова організація території». Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Менеджмент та

підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. Львів: НУ «Львівська політехніка», 2011. № 704. С. 174-177.

130. Лисяк Н. М. Соціальні та економічні ефекти від проведення чемпіонату Європи 2012 з футболу у Львові. Науковий вісник Національного лісотехнічного університету України. Львів: РВВ НЛТУ України. 2011. Вип. 21.4. С. 200-212.

131. Лисяк Н. М. Передумови й стан дослідження феномену криз урбанізованих системю Information and innovation technologies in the XXI century: materiały 3 International scientific conference, Katowice, 21-22 September 2020. 2020. С. 52-53.

132. Лисяк Н. М. Обґрунтування економічних механізмів регулювання відносин міст і прилеглих територій. Управління інноваційним процесом в Україні: розвиток співпраці: тези доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції, Львів, 2020. С. 19-20.

133. Лисяк Н. М., Люля П. Задача та алгоритм розвитку транспортної інфраструктури міста. Інноваційні технології у розвитку сучасного суспільства: матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції. Львів, 2020. С. 76-78.

134. Лисяк Н. М., Олексюк Г. В. Концептуальна фінансово-економічна модель урбанізованих систем. Економіко-управлінські аспекти трансформації та інноваційного розвитку галузевих і регіональних суспільних систем в сучасних умовах: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції. Івано-Франківськ, 2020. С. 49-53.

135. Лисяк Н. М. Практичні аспекти обґрунтування житлової політики для великих міст України. Інноваційні технології у розвитку сучасного суспільства: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції. Львів, 2019. С. 189-192.

136. Лисяк Н. М. Габрель М. М., Хром'як Й. Я. Шляхи розвитку міських поселень регіону в умовах адміністративно-територіальних трансформацій. Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні: збірник тез доповідей XIV Науково-практичної конференції. Львів, 2018. С. 102-104.

137. Лисяк Н. М., Габрель М. М. Практичні аспекти узгодження стратегічних документів для задач просторової організації та соціально-економічного розвитку міст (на прикладі м. Львова). Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні: збірник тез доповідей XIII Науково-практичної конференції, Львів, 27-31 березня 2017 р. 2017. С. 41-42.

138. Лисяк Н. М. Трансформації у сфері технічної інфраструктури та житлового будівництва Львова на зламі XX – XXI століття. Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні: збірник тез доповідей XI науково-практичної конференції, 2015 р. НН ІППТ Національного університету «Львівська політехніка». 2015. С. 16-18.

139. Лисяк Н. М. Соціальна складова в оцінці ефективності проектних рішень розвитку міст. Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні: збірник тез доповідей X науково-практичної конференції, 31 березня – 5 квітня 2014 р. НН ІППТ Національного університету «Львівська політехніка». 2014. С. 205-207.

140. Лисяк Н. М. Технічна інфраструктура та житлове будівництво Львова на зламі XX– XXI століть. Проблеми і перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні: збірник тез доповідей за матеріалами VIII науково-технічної конференції науково-педагогічних працівників, 2012 р. Львів: Видавничий відділ НН ІППТ Національного університету «Львівська політехніка». 2012. С. 16-17.

141. Лиховид І. Пам'ятки зачекалися. День. 2018. 134 с.

142. Мазурок О. С. Міста Східної Галичини, Північної Буковини і Закарпаття у другій половині XIX – на початку XX століть (1848-1918 рр.). Етносоціальний та економічний аспекти. У 2 т. Т. 1: Етносоціальний розвиток міст. Ужгород: Карпатська Вежа, 2012.

143. Макконнелл К. Р., Брю Л. Предисловие. Экономикс: Принципы, проблемы и политика. New York, 1990. Т. 1. С. 12−14. 399 с.

144. Макстон Г., Рандерс Й. У пошуках добробуту. Керування економічним розвитком для зменшення безробіття, нерівності та зміни клімату. Київ, 2017. 320 с.

145. Малиш Б. Пороговый анализ как инструмент городского и регионального планирования. Новые идеи в географии. М., 1976. Вып. 2. Городские системы и информатика.

146. Малюта А. Н. Закономерности системного развития. К.: Наук. думка, 1990. 136 с.

147. Мельник А. Ф. Структурні трансформації в національній економіці: проблеми діагностики та інституційного забезпечення: монографія; Терноп. нац. екон. ун-т. Тернопіль: ТНЕУ, 2012. 531 с.

148. Мельник А. Ф., Монастирський Г. Л. Управління розвитком муніципальних утворень: теорія, методологія, практика: монографія. Тернопіль: Економічна думка, 2007. 476 с.

149. Мельник М. І., Лещух І. В. Міста-центри економічної активності у вимірі цілей інклюзивного розвитку. Економіка України. 2019. № 3. С. 70-84.

150. Мельник М. Міста-центри економічної активності у вимірі цілей інклюзивного розвитку. Інститут економіко-правових досліджень: сайт. 2018. URL: http://www.iepd.kiev.ua/wp-content/uploads/2018/06/Мельник-Інклюзивний-розвиток-міст.pdf

151. Мельник М. І., Яремчук Р. Є. Просторові тенденції та особливості соціально-економічного розвитку міст і сільських територій регіону. Соціально-

економічні проблеми сучасного періоду України: зб. наук. пр. 2019. Вип. 4(138). С. 32-40.

152. Мерлен П. Город. Количественные методы изучения. М.: Прогресс, 1977. 265 с.

153. Мерлен П. Новые города. Районная планировка и градостроительство. Москва, 1975.

154. Методика грошової оцінки пам'яток. Постанова КМ України від 26 вересня 2002 року за № 1447. К., 2002. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1447-2002-п

155. Метрополізаційні процеси в регіоні: концептуальні підходи та прикладні аспекти просторового аналізу: науково-аналітична доповідь. НАН України. Інститут регіональних досліджень; наук. ред. М. І. Мельник. Львів, 2014. 65 с.

156. Метрополійні функції великих міст України: потенціал розвитку та перспективи реалізації: монографія; ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України»; наук. ред. М. І. Мельник. Львів, 2016. 550 с.

157. Містобудування. Довідник проектувальника [за ред. Т. Ф. Панченко]. К.: Укрархбудінформ, 2006. 190 с.

158. Міська межа: Ризики швидкої та незапланованої урбанізації в країнах, що розвиваються. URL: https://reports.weforum.org/global-risks-2015/part-2-risks-in-focus/2-3-city-limits-the-risks-of-rapid-and-unplanned-urbanization-in-developing-countries

159. Міста продовжують боротися за свою прозорість – дослідження. URL: https://ti-ukraine.org/news/mista-prodovzhuyut-borotysya-za-svoyu-prozorist-rezultaty-promizhnogo-otsinyuvannya/

160. Моисеев Н. М. Проблема мегаполисов с точки зрения универсального эволюционизма. Безопасность крупных городов: материалы конференции. М., 1997. 165 с.

161. Молодикова И. Н. Роль жилищного фактора в миграционных предпочтениях населения. Проблемы урбанизации на рубеже веков. М. 2002. 187 с.

162. Маергойз И. М. К экономико-географическому положению города. Вопр. географии. 1956. № 38.

163. Моніторинг земельних відносин в Україні: 2016-2017: статистичний щорічник. URL: https://land.gov.ua/wp-content/uploads/2018/10/monitoring.pdf

164. Муниципальная наука: теория, методология, практика. М.: Муницип. мир, 2003. 288 с.

165. Муніципальний менеджмент: навч. посіб.; за заг. і наук. ред. Ю. П. Шарова. Д.: ДРІДУ НАДУ, 2009. 404 с.

166. На чому економлять українці. finance.ua. URL: https://news.finance.ua/ua/news/-/444758/na-chomu-ekonomlyatukrayintsi-infografika

167. Національна доповідь про якість питної води та стан питного водопостачання в Україні у 2018 році. URL: https://www.molod-kredit.gov.ua/zhytlovi-prohramy/dostupne-zhytlo

168. Національні та глобальні детермінанти економічного зростання України: наукова доповідь; за ред. д. е. н. І. М. Бобух; НАН України, ДУ «Ін-т екон. та прогнозув. НАН України». К., 2018. 390 с.

169. Непомнящий О. Житлова політика провідних країн сучасного світу: досвід для України. Публічне управління: теорія та практика: збірник наукових праць Асоціації докторів наук з державного управління. Х.: Вид-во «ДокНаукДержУпр», 2012. № 1(9). С. 123-129.

170. Нємець К. А., Нємець Л. М. Теорія і методологія географічної науки: методи просторового аналізу. Навчально-методичний посібник. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2014. 172 с

171. Нова норма до якої має прагнути Україна з нульовими викидами для всіх. URL: https://ecolog-ua.com/news/nova-norma-do-yakoyi-maye-pragnuty-ukrayina-mobilnist-z-nulovymy-vykydamy-dlya-vsih

172. Новобудови Києва і України. URL: https://zabudovnyk.com.ua/uk

173. Назарук М. М. Львів у XX столітті: соціально-економічний аналіз: моногр. Л.: Укр. акад. друкарства, вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2008. 348 с.

174. Обліковано 1459170 тимчасового переміщених осіб / Міністерство соціальної політики. URL: https://www.kmu.gov.ua/news/minsocpolitiki-oblikovano-1-459-170-vnutrishno-peremishchenih-osib

175. Олексюк Г. В. Індустріальні парки України: від концепції до реальності. Регіональна економіка. 2017. № 1. С. 98-105.

176. Омельяненко М. В. Основи нормування міського середовища: навч. посіб / За заг. ред. д-ра архітек., проф. М. М. Дьоміна. К.: Книжкове вид-во НАУ, 2007. 192 с.

177. Онуфрик М. С. Фінансово-економічні передумови утвердження України як держави добробуту. Формування ринкових відносин в Україні. 2013. № 10. С. 28-33.

178. Оплата праці та соціально-трудові відносини. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/zp.htm

179. Осітнянко А. П., Мамедов А. М. Проблеми управління територіальним розвитком міста. Містобудування та територіальне планування. К.: КНУБА, 1998. № 2. С. 56–62.

180. Основні показники ринку праці (2010-2018). Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/rp/ean/ean_u/osp_rik_u.xls.

181. Основні показники соціального і економічного становища міста Львова за 2020 рік. Держкомітет статистики України. Львів, 2020. 69 с.

182. Основні показники соціально-економічного розвитку України. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/mp/op_u/op0319_u.htm

183. Основы теории градостроительства; Под ред. З. Н. Яргиной. М.: Стройиздат, 1986. 325 с.

184. Оцінювання середовища міграційної активності населення: методичні рекомендації / Васильців Т. Г., Левицька О. О., Мульска О. П.; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2019. 41 с.

185. Оцінка майна в Україні. Том 1. Нерухоме майно: Монографія) Л. І. Воротіна, В. Є. Воротін та ін. К.: Вид-во Європ. ун-ту, 2005. 217 с.

186. Павлів А. П. Теорія імпульсів в урбаністичному розвитку великого міста: автореф. дис. д-ра арх.; 18.00.01. 2019. Львів, НУ «Львів. політехніка. «, 41 с.

187. Паламарчук А. М. Общественные территоральные системы (логико-математическое моделирование). К.: Науков думка, 1992. 271 с.

188. Палеха Ю. М. Економіко – географічні аспекти формування вартості територій населених пунктів. Наукове видання. Київ: Профі, 2006. 324 с.

189. Палеха Ю. М. Нова редакція генеральної схеми планування території України – стратегія інтеграції України у європейський простір. Український географічний журнал. 2020. №1(109). С. 7-15.

190. Палеха Ю. М. Розвиток найбільших міст України в контексті реформування системи розселення. Досвід та перспективи розвитку міст України. 2011. №20. С. 5-23.

191. Палеха Ю. М., Олещенко А. В. Генеральна схема планування території України і структурні зміни у використанні земель (за даними щорічного моніторингу Генеральної схеми). Землеустрій і кадастр. 2014. №1. С. 20-25.

192. Паулі Г. Синя Економіка: 10 років, 100 інновацій, 100 мільйонів робочих місць. Risk Reduction Foundation. 2012. 320 с.

193. Перцик Е. II. Теоретические основы проектирования городов: учеб. пособие для академического бакалавриата. 2-е изд. стер. М.: Издательство Юрайт, 2017. 170 с.

194. Перцик Е. Н. Геоурбанистика: учебник для академического бакалавриата. 2-е изд. стер. М.: Издательство Юрайт, 2017. 435 с.

195. Підгрушний Г. П. Формування системи полюсів зростання в Україні як передумова її переходу до моделі поліцентричного просторового розвитку. Укр. геогр. журн. 2017. №1. С. 48-54.

196. Пікетті Т. Капітал у XXI столітті. Пер. з англійської Наталії Палій. К.: Наш Формат, 2016. 696 с

197. План сталої мобільності Львова. URL: https://mobilitylviv.com/sump-lviv-ukr-file

198. Плешкановська А. М., Савченко О. Д. Епохи та міста. К.: Ін-т урбаністики, 2019. 264 с.

199. Плешкановська А. М. Поліфункціоналізація як сучасний напрям в використанні міського простору та підвищення його різноманітності. Матеріали конференцій МЦНД. 2020. С. 90-95. DOI: https://doi.org/10.36074/02.10.2020.v2.14

200. Плешкановська А. М. Інноваційне місто: нові принципи формування міського середовища. Матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозіуму «Концептуальні проблеми розвитку сучасної гуманітарної та прикладної науки». 17-18 травня 2019 р. Івано-Франківськ. 2019, С. 201-204.

201. Подолинский С. А. Труд человека и его отношение к распределению энергии. М.: Ноосфера, 1991. 161 с.

202. Посацький Б. Основи урбаністики. Частина ІІ: Розпланування та забудова міст. Львів, Видавництво Національного Університету «Львівська Політехніка», 2001. 258 с.

203. Посацький Б. С. Основи урбаністики: навч. посіб. Ч. 1: Процеси урбанізації та територіальне розпланування. Львів: Арніка, 1997. 116 с.

204. Постанова Кабінету Міністрів України №1440 від 10.09.2003 р. «Про затвердження Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1440-2003-%D0%BF#Text

205. Постанова КМУ № 695 від 5.08.2020 р. Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку України на 2021-2027 роки. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text

206. Про архітектурну діяльність. Закон України № 687-XIV від 20.05.1999. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1999. № 31. URL: zakon.rada.gov.ua/go/687-14

207. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель. Закон України № 711-IX від 17.06.2020. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/711-20#Text

208. Про внесення змін до Закону України «Про добровільне об’єднання територіальних громад. Закон України № 2379-УІІІ від 03.04.2018 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua

209. Про генеральну схему планування території України. Закон України № 3059-ІІІ від 7.02.2002. URL: http://zakon.rada.gov.ua

210. Про добровільне об’єднання територіальних громад» № 157-УІІІ від 05.02.02015 р. «Про внесення змін до Закону України «Про добровільне об’єднання територіальних громад». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/348-20#Text

211. Про затвердження Державної цільової соціально-економічної програми будівництва (придбання) доступного житла на 2010-2017 роки. Постанова Кабінету Міністрів України № 1249 від 11 листопада 2009 р. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2010. URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1249-2009-%EF

212. Про інвестиційну діяльність. Закон України № № 1560-XII від 18.09.1991 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua

213. Про індустріальні парки. Закон України № 5018-VI від 21 червня 2012 року. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/5018-17

214. Про комплексну реконструкцію кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду: Закон України № 525-V від 22.12.2006. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2007. № 10.

215. Про місцеве самоврядування в Україні. Закон України № 280/97-ВР від 21.05.1997. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-%D0%B2%D1%80#Text

216. Про місцеві державні адміністрації. Закон України № 586-XIV від 09.04.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/586-14#Text

217. Про оплату населенням житлово-комунальних послуг у грудні 2017 року: Експрес-випуск. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2018/01/13.zip

218. Про основи містобудування. Закон України № 2780-XII від 16.11.1992. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1992. № 52. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/ laws/show/2780-12

219. Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року: Закон України № від 28 лютого 2019 року № 2697-VIII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text

220. Про охорону культурної спадщини. Закон України № 1805-III від 08.06.2000. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 2000. № 39. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1805-14

221. Про охорону навколишнього природного середовища. Закон УРСР № 1264-XII від 25.06.1991. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1991. № 41. URL: zakon.rada.gov.ua/go/1264-12

222. Про схвалення Національної стратегії управління відходами в Україні до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 8 листопада 2017 р. № 820-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/820-2017-%D1%80#Text.

223. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text.

224. Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 березня 2017 р. 301 № 168-р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/ laws/show/168-2017-р.

225. Проблеми з виробництвом? Майбутнє розвитку, що спирається на обробну промисловість. URL: https://www.worldbank.org/en/

226. Програма ревіталізації Львів Підзамче 2012-2025 URL: irm.krakow.pl/…/Rewitalizacja%20Lwowa%20Podzamcza%202012_2025.pdf

227. Результати дослідження «(Без)коштовна медицина». Міністерство охорони здоров’я України. URL: https://moz.gov.ua/article/statistic/rezultati-doslidzhennja-bezkoshtovna-medicina.

228. Рейнерт Е. Як багаті країни забагатіли… і чому бідні країни лишаються бідними. 2015. Темпора. 444 с.

229. Рейтинг самых комфортных городов Украины. Фокус. URL: https://focus.ua/rating/kak_tebia_ne_liubit_khmelnitskii_moi

230. Ризик, стійкість та збалансованість у глобальних ланцюгах створення вартості. Доповідь глобального інституту МакКінсі. URL: https://www.mckinsey.com/mgi/our-research/urbanization-and-infrastructure

231. Ринок поводження з побутовими відходами: Аналітична довідка. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/

232. Робінсон Д. Чому нації занепадають? Походження влади, багатства і бідності. 2016. Нашформат. 546 с.

233. Саваренская Т. Ф. История градостроительного искусства. Рабовладельческий и феодальный периоды: Учебник для вузов. М.: Стройиздат, 1984. 376 с.

234. Стимулы, парадоксы, провалы. Город глазами экономистов. под. ред. В. Аузан. Институт медиа, архитектуры и дизайна. 2016. 159 с.

235. Сайт Львівської міської ради, 2019. Веб-сайт. URL: https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/arhitect/ 123/01_genplan.pdf; https://city-adm.lviv.ua/lmr/map-of-urban-conditions-and-restrictions

236. Середній розмір місячної пенсії та кількість пенсіонерів (за даними Пенсійного фонду). Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007) sz/sz_u/srp_07rik_u.html

237. Скірка Н. Я. Структура економіки: сутність, основні завдання та типи. Науковий вісник НЛТУ України. 2008. Вип. 18.5. С. 205- 216.

238. Солоу Р. Перспективы теории роста. Мировая экономика и международные отношения. 1996. № 8. С. 74-81.

239. Сосновский В. А., Русакова Н. С. Прикладные методы градостроительных исследований. Учебное пособие. М.: «Архитектура-С», 2006. 112 с.

240. Спиваковский В. Реформы пополняют Бюджет. Формула 10 х 10. URL: site.ua/vspivakovsky/2029-reformy-popolnyayut-byudjet-formula-10-h-10).

241. Стадвелл Дж. Чому Азії вдалося: успіхи і невдачі найдинамічнішого регіону світу. К.: Наш формат, 2017. 448 с.

242. Стале ендогенне зростання регіонів України в умовах децентралізації: моногр. ред.: д-р екон. наук, проф. І. З. Сторонянська. Львів, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». 2019. 501 с.

243. Статистика зарплат в Україні. URL: https://jobs.ua/stat

244. Статистичний щорічник Львівської області Частина ІІ. Міста та райони. Головне управління статистики Львівської області. 2020. 154 с.

245. Статистичний щорічник Львівської області. частина І. Головне управління статистики Львівської області. 2020. 309 с.

246. Статистичний щорічник Києва. Головне управління статистики Київської області. 2020. 161 с.

247. Статистичний щорічник Львова за 2019 рік. Головне управління статистики Львівської області. 2020. 103 с.

248. Статистичний щорічник м. Чернігова. Головне управління статистики Чернігівської області. 2020. 80 с.

249. Середній розмір місячної пенсії та кількість пенсіонерів (за даними Пенсійного фонду). Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007) sz/sz_u/srp_07rik_u.html

250. Статистичний щорічник України за 2019 рік. Державна служба статистики України. URL: http:// http://www.ukrstat.gov.ua /druk /publicat /kat_u / publ1_u.htm

251. Стиглиц Д. Люди, власть и прибыль: Прогрессивный капитализм в эпоху массового недовольства. 2020. Альпіна Паблішер. 430 с.

252. Темпи зростання / зниження номінальної та реальної заробітної плати. Державна служба статистики України. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2005/gdn/tznr/tznr_u/tznr_u_ bez.htm

253. Топчієв О. Г., Мальчикова Д. С. Планування території: навчальний посібник. Херсон: Грінь Д. С, 2014. 268 с.

254. Топчієв О. Г. Соціально-географічні дослідження: методологія, методи, методики. Одеса: Астропринт, 2005. 632 с.

255. Транспортна галузь України потребує виділення 17-22 млрд. євро інвестицій до 2030 р. Міністерство інфраструктури України. URL: https://mtu.gov.ua/news/30199.html

256. Туристична галузь в Україні 2017 року принесла 1,5% ВВП. УКРІНФОРМ. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/2442359-turisticna-galuz-v-ukraini2017-roku-prinesla-15-vvp.html

257. Управление территориями. Крупные города: учебник и практикум для У67 среднего профессионального образования; под редакцией С. Е. Прокофьева, И. А. Рождественской, Н. Н. Мусиновой. Москва: Издательство Юрайт, 2019. 322 с.

258. Урбанизация – это политический процесс. URL: https://www.osce.org/ru/magazine/329721

259. Урбанізаційні процеси в Україні у 1989 – 2013. Звіт Світового банку. Україна Огляд Урбанізації 14.09.2016

260. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія; за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. Київ: Видавництво «Фенікс», 2017. 438 с.

261. Управління конкурентоспроможністю національної економіки: регіональний вимір: моногр / Павліха Н. В., Кицюк І. В. Луцьк: Вежа-Друк, 2014. 184 с.

262. Флорида Р. Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними. К.: Наш Формат, 2019. 320 с.

263. Форрестер Дж. Динамика развития города. Пер. с англ. М.: Прогресс. 1974. 288 с.

264. Функции городов и их влияние на пространство: монография; под ред. Л. Г. Руденко. К.: Феникс, 2015. 292 с.

265. Хорев Б. С. Проблемы городов. Урбанизация и единая система расселения в СССР. 2-ое изд М., 1975. URL: www.dissercat.com/…/poselki-gorodsk

266. Ціни на нерухомість у містах України. URL: www.zabudovnyk.com.ua

267. Цихан Т. В. Теоретические основы контроля за экономической концентрацией // www.jurenergo.kiev.ua

268. Чанг Х. Ю. 23 прихованих факти про капіталізм. К.: Наш формат, 2018. 296 с.

269. Черкес Б. С. Город и аграрная среда. Львів.: Світ, 1992. 152 с.

270. Чечель О. М. Добробут населення як центральна категорія економічної політики держави. Економіка та держава. 2011. № 2. С. 162-164.

271. Чотири великі тенденції розвитку інфраструктури для побудови стійкого світу. URL: https://www.weforum.org/agenda/2021/01/four-big-infrastructure-trends-for-2021

272. Шаблій О. І. Основи загальної суспільної географії. Львів: ЛНУ ім. І. Франка, 2003. 423 с.

273. Шелест О., Кутовий Я., Самоходський І. Розвиток української IT індустрії: аналітичний звіт. Київ: асоціація «IT Ukraine», 2018. 195 с.

274. Шинкарук Л. В. Взаємозв’язок структурних трансформацій та економічного зростання України. International scientific journal. 2015. № 9. С. 180-185.

275. Шумпетер Й. Теория экономического развития: Пер. с нем. М.: Прогресс, 1982. 455 с.

276. Яворовський О. П., Н. Т. Музичук. Комфортне середовище. Енциклопедія Сучасної України: електронна версія. НАН України, НТШ. Київ:

Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2006. URL: http://esu.com.ua/search_articles.php?id=4434

277. Якобчук В. П., Богоявленська Ю. В., Тищенко С. В. Історія економіки та економічної думки. К. 2015. 476 с.

278. Andersen, N. The urban community: a world perspective. Routledge, 2013. 541 p.

279. Andrew Revkin (2011-05-11). Confronting the 'Anthropocene'. Dot Earth (en). The New York Times. 2011. 188 p.

280. Average income around the world. World Data info. URL: https://www.worlddata.info/average-income.php

281. Badura-Madej W. Wybrane zagadnienia interwencji kryzysowej. Poradnik dla pracownikow socjilnych. Kraków: Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, 1999. 210 p.

282. Bardhan, Pranab and Dilip Mookherjee. Decentralization and Local Governance in Developing Countries: A Comparative Perspective. Cambridge: MIT Press. 2006. 345 p.

283. Braun E. City marketing: towards an integrated approach. PhD thesis, ERIM, Erasmus School of Economics. URL http://www.erim.eur.nl/ERIM/

284. Calthorpe P. 1992. The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream. Princeton, NJ: Princeton Architectural Press. Chase.

285. Gerald C., Hunt R. What Explains the Quantity and Quality of Local Inventive Activity? Brookings-Wharton Papers on Urban Affairs. 2009, pp. 65-124.

286. Carlton D. W. The Location and Employment Choices of New Firms. Review of Economics and Statistics. 65 (1983), pp. 440-490.

287. Carrillo F. Knowledge Cities: Approaches, Experiences, and Perspectives. Oxford, UK: Butterworth-Heinemann. 2006. 265 p.

288. Corey K., Wilson M. Urban and Regional Technology Planning: Planning Practice in the Global Knowledge Economy. New York: Routledge. 2006. 356 p.

289. Daly H. Economics in a Full World. Scientific American, September 2005. URL: http://www.steadystate.org/wpcontent/ uploads/ Daly_SciAmerican_FullWorldEconomics

290. Demographia: world urban areas. 12th annual edition. April 2016. URL: http://www.demographia.com/db-worldua.pdf

291. Innovation technologies in economy and society: collective monograph. Scientific editors T. Nestorenko, M. Wierzbik-Strońska, R. Jendruś. Katowice, Poland: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach, 2018. 343 s.

292. Innowacyjna edukacja jako składowa inteligentnego miasta: collective monograph (Series of monographs Faculty of Architecture, Civil Engineering and Applied Arts Katowice School of Technology). Katowice: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Technicznej w Katowicach, 2017. 140 p.

293. Guy D., Ellison G., and Glaeser E. Geographic Concentration as a Dynamic Process. Review of Economics and Statistics. 84 (2002), pp. 193-204.

294. Edensor T., Mark J., eds. Urban theory beyond the West: a world of cities. Routledge, 2012.

295. Factor Five: Transforming the Global Economy Through 80% Improvements in Resource Productivity: A Report to the Club of Rome. Edited by E. von Weizsacker, K. Hargroves, M. H. Smith, C. Desha, P. Stasinopoulos. London: Earthscan, 2010. 428 p.

296. Five key trends shaping cities over next 20 years. URL: https://www.euromonitor.com/article/five-key-trends-shaping-cities-over-the-next-20-years

297. Florida R. Cities and the Creative Class. New York: Routledge. 2004.

298. Gilliland E., James R. K. Crisis intervention strategies. Pacific Grove, Calif.: Brooks/Cole Pub. Co., 1993. 622 p.

299. Harvey D. Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution. London, New York: Verso, 2012. URL: http://abahlali.org/files/Harvey_Rebel_cities.pdf

300. Helliwell J. F., Layard R., Sachs J. D. World Happiness Report 2019. URL: https://s3.amazonaws.com/happinessreport/2019/WHR19.pdf.

301. Housing affordability: A supply-side tool kit for cities. URL: https://www.mckinsey.com/featured-insights/future-of-cities/housing-affordability-a-supply-side-tool-kit-for-cities

302. How can the private and public sectors work together to create smart cities? URL: https://www.mckinsey.com/business-functions/operations/our-insights/how-can-the-private-and-public-sectors-work-together-to-create-smart-cities

303. Howkins J. The Creative Economy: How People Make Money From Ideas, 2001.

304. Kaliski J., Margaret Crawford J. Everyday Urbanism. New York: Monacelli Press. Duany, Andrés, Elizabeth Plater-Zyberk, Alex Krieger, and William Lennertz, eds. 1992.

305. Klaus S. The Global Competitiveness Report 2018. World Economic Forum. URL: http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf

306. Lai M. C., Yap S. F. Technology Development In Malaysia And The Newly Industrializing Economies: A Comparative Analysis. Asia-Pacific Development Journal. 2004. No. 2. 53-80

307. Lee Kuan Yew. From Third World to First: 1965-2000: Memoirs of Lee Kuan Yew. The Singapore Story. Harper, 2000.

308. Lendri C. The Creative City. A Toolkit for Urban Innovator, 2000. 213 p.

309. Lukas P. E. On the mechanics of economic development. Journal of Monetary Economics. 1988. 22(1): 3-42.

310. Лисяк Н. М., Лех І. А., Самотій Н. С. Вплив освітнього потенціалу на розвиток міст. Technologie informacyjne i innowacyjne w XXI wieku: międzynarodowa konferencja naukowa. Katowice, Poland, 2018. С. 28.

311. Lysyak N. Organizational-economic mechanizm of management innovative development of economic entities: collective monograph. Przeworsk Higher School of Social and Economic, 2019. 404 s. P. 246-257.

312. Lviv and Lodz at the turn of 20th century: collective monograph. Lodz, 2014. P. 9-26.

313. Lysyak N., Siryk Z., Hyk V., Popadynets N., Pityulych M., Chakii O., Irtyshcheva I., Panukhnyk O., Fedotova Y., Rohozian Y. Decentralization of local self-government under the conditions of administrative-territorial reform in Ukraine. Accounting. 2021. Vol. 7. No. 4. P. 781-790. (SciVerse SCOPUS). URL: http://growingscience.com/beta/ac/4611-decentralization-of-local-self-government-under-the-conditions-of-administrative-territorial-reform-in-ukraine.html.

314. Lysiak N., Habrel M., Habrel M. Spatial change of Lviv in the post-Soviet period and their assessment by the residents. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 2020. Vol. 960: 5th World Series: Materials Science and Engineering. 2020. Vol. 960: 5th World multidisciplinary civil engineering-architecture-urban planning symposium WMCAUS, 15-19 June 2020, Prague, Czech Republic. ISSN 1757-8981, 1757-899X. URL: https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/960/2/022098.

315. Lysiak N. Ekonomiczne mechanizmy regulacji polityki mieszkaniowej duzych miast Ukrainy. Aktualne wyzwania polityki mieszkaniowej duzych miast w Polsce i na Ukrainie. 2016. № 15. S. 57-66.

316. Лысяк Н. Социально-экономический фактор жилищной политики крупных городов Украины. Folia geographica socio-economica: czasopismo. 2016. № 23. S. 87-100.

317. Lysiak N. Social potential in spatial organization and urban development in terms of forming of informational society. Nerovnosci spoleczne a wzrost gospodarczy. Zeszyt 35. Wydavnictwo universytetu Rzeszowskiego. 2013. S. 124-131.

318. London plan 2016. URL: https://www.london.gov.uk/what-we-do/planning/london-plan.

319. Marszał T., Szadek. Monografia miasta, Urząd Miasta i Gm. Szadek, Szadek 1995. 131 s.

320. Meadows Donella and Meadows Dennis Limits to Growth: The 30-Year Update. Chelsea Green Publishing, 2004.

321. National Spatial Development Concept 2030. (2013). Ministry of Regional Development. Warshaw, 268 p. 12. National Spatial Development Concept (2005). Government of the Hungarian Republic. Budapesht, 53 p.

322. O'Sullivan A. Urban economics. 8th ed. p. cm. Includes index. 2012 – 510 p. URL: https://www.bookdepository.com

323. Porter M. From Competitive Advantage to Corporate Strategy, Harvard Business Review, May/June 1987, pp 43-59.

324. Regulski J. 2003. Local Government Reform in Poland: An Insider's Story. Budapest, Hungary: Local Government and Public Service Reform Initiative, OSI.

325. Sanseverino R., Smart Rules for Smart Cities: Managing Efficient Cities in Euro-Mediterranean Countries. Springer. 2014. URL: https://www.springer.com/gp/book/9783319064215

326. Smart Economy in Smart Cities. International Collaborative Research: Ottawa, St.Louis, Stuttgart, Bologna, Cape Town, Nairobi, Dakar, Lagos, New Delhi, Varanasi, Vijayawada, Kozhikode, Hong Kong

327. Solow R. M. (1956). A Contribution to the Theory of Economic Growth. Quarterly Journal of Economics. 70 (1): 65-94.

328. Schwab K. The Fourth Industrial Revolution. World Economic Forum: Geneva, 2016. 184 p.

329. Schwab K. Shaping The Fourth Industrial. World Economic Forum: Geneva, 2018. 274 p.

330. The Atlas of Economic Complexity: Global Rankings & Projections. Center for International Development. URL: http://atlas.cid.harvard.edu/rankings/growth-projections

331. The Council of Europe Conference of Ministers responsible for Spatial/Regional Planning (CEMAT). Resolution no.1 – Functional areas. Capitalisation of local potential in territorial development policies over the European continent. URL: https://rm.coe.int/the-17th-session-of-the-council-of-europe-conference-of-ministers-resp/16807670ac

332. United Nations. Transforming our world: the 2030 Agenda for sustainable development. Resolution adopted by the General Assembly on 25 September 2015. New York: United Nations, A/RES/70/1.

333. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. World Urbanization Prospects 2018. URL: https://population.un.org/wup

334. Urban commercial transport and the future of mobility. URL: https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/urban-commercial-transport-and-the-future-of-mobility

335. Vaccaro V. The Urban and Environmental Building Code as Implementation Tool. Springer, 2014. p. 59-85. URL: https://www.springer.com/gp/book/9783319064215

336. World Happiness Report 2017. URL: http://worldhappiness.report/wpcontent/uploads/sites/2/2017/03/HR17.pdf

337. World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Methodology. Working Paper No. ESA/P/WP.252. New York: United Nations.

338. Yamagata Y., Sharifi A. Resilience-Oriented Urban Planning: Theoretical and Empirical Insights., Springer. 2018. URL: https://www.springer.com/gp/book/9783319757971

ДОДАТКИ

Додаток А

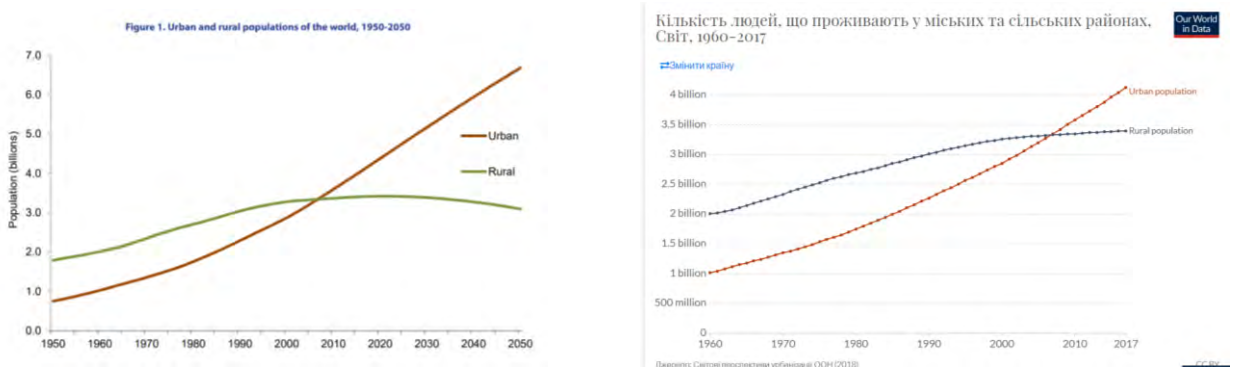


Рис.А.1. Рівень урбанізації у світі та Україні

**Джерело:* Data source: United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2018a). World Urbanization Prospects 2018.

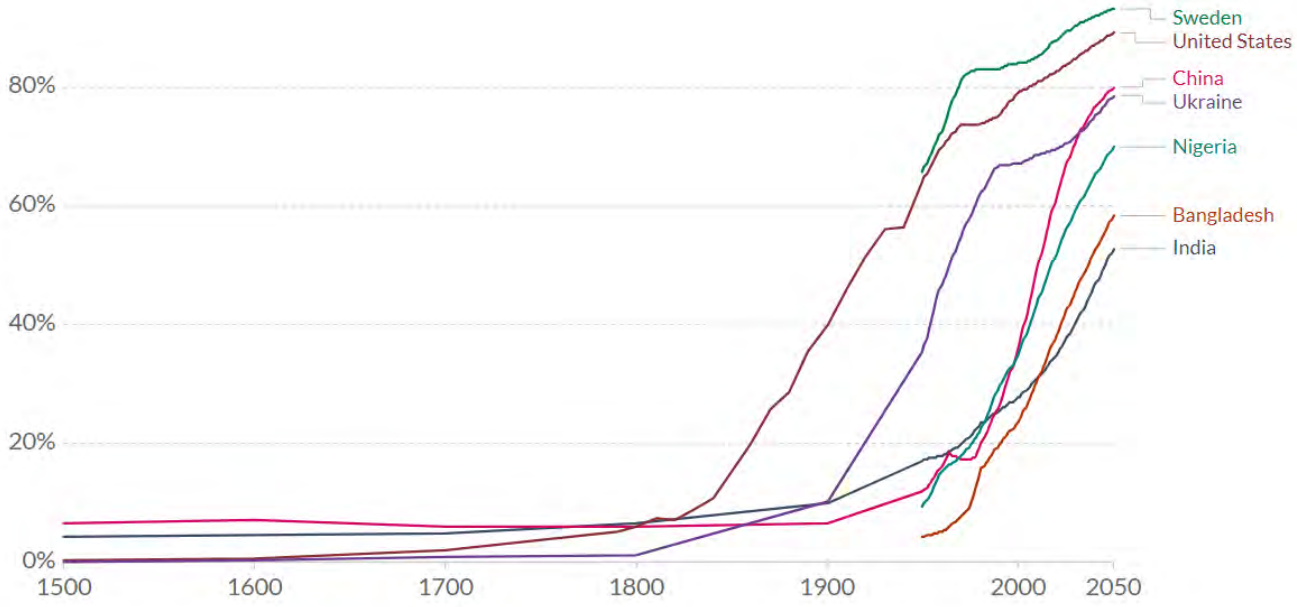


Рис. А.2. Динаміка зміни частки міського населення в Україні і світі (прогнозні показники ООН)

*Джерело: [239]

Додаток Б

Таблиця Б.1.

Порівняння основних підходів до розроблення документів просторового та соціально-економічного планування територіальної громади

Комплексний план просторового розвитку **територій** територіальної громади	Концепція інтегрованого розвитку території територіальної громади	Стратегія соціально-економічного розвитку територіальної громади
1	2	3
Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування і використання земель» від 17.06.2020 року №711-IX	Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування і використання земель» від 17.06.2020 року №711-IX п. 5-2	Закони України «Про державне прогнозування» від 23.03.2000 № 1602-III, «Про засади державної регіональної політики» від 05.02.2015 № 156-VIII, «Про місцеве самоврядування» від 21.05.1997 № 280/97-ВР
Визначення. Комплексний план просторового розвитку території територіальної громади – одночасно містобудівна документація на місцевому рівні та документація із землеустрою (Ст. 16-1 п.5-1)	*Визначення.* Концепція інтегрованого розвитку території територіальної громади – документ стратегічного планування, який може розроблятись на замовлення органу місцевого самоврядування	*Визначення.* Стратегічний план громади – це системний документ, який обґрунтовує ухвалення найважливіших (провідних) рішень щодо місцевого розвитку, визначає напрями бажаного майбутнього стану території та способи його досягнення
Завдання. Визначає планувальну організацію та функціональне призначення території, основні принципи та напрями формування єдиної системи громадського обслуговування населення	*Завдання.* Визначає довгострокові, міждисциплінарні та соціально-економічні пріоритети розвитку території, є вихідними даними для розроблення містобудівної документації та стратегічного економічного планування на принципах сталого розвитку	*Завдання.* Інструмент для управління територією на засадах аналізу наявного стану із прогнозуванням напрямів майбутнього розвитку, що визначається системою цілей, заходів та завдань і виражається відповідними кількісними, відносними та якісними показниками

Продовж. табл. Б.1

1	2	3
Мета – забезпечення сталого розвитку територіальної громади, додержання принципу збалансованості державних, громадських та приватних інтересів	*Мета* – підвищення якості життя, доступності та рівності можливостей, сприяння розвитку соціальних, суспільних відносин та ділової активності, оптимізації адміністративної діяльності	*Мета* – прогнозування напрямів розвитку адміністративно-територіальної одиниці, можливого стану економіки і соціальної сфери в майбутньому з метою зростання життєвого рівня мешканців та підвищення конкурентоспроможності, досягнення стабільного економічного зростання
Структура та елементи Дорожня мережа, інженерно-транспортна інфраструктура, інженерна підготовка і благоустрій, цивільний захист території, збірний план земельних ділянок, наданих та не наданих у власність чи користування, охорона земель та інших компонентів навколишнього природного середовища і формування екомережі, охорона і збереження культурної спадщини та традиційного характеру населених пунктів, проектні рішення та інші відомості, визначені Законом	*Структура та елементи* Загальні відомості про територію, управління, основні техніко-економічні, соціальні показники, загальна функціональна модель соціально-економічного розвитку території та окремі концептуально-структурні моделі природно-ресурсного, виробничо-господарського, фінансового та інфраструктурного потенціалу, соціальної інфраструктури, історико-культурної спадщини, споживання основних видів енергоресурсів і їхній потенціал, відомості про раніше визначені провідні інвестиційні об’єкти (індустріальні парки, центри зростання). Пріоритети на основі сильних сторін та можливостей з визначенням базових кількісних, відносних та якісних показників	*Структура та елементи* Вступ, аналітична частина, як детальний опис основних тенденцій соціально-економічного розвитку, SWOT-аналіз, сценарій розвитку, стратегічне бачення на відповідний період, стратегічні цілі та пріоритети розвитку території, а також оперативні цілі, основні завдання, етапи та механізми реалізації досягнення стратегічних цілей

Продовж. табл. Б.1

1	2	3
Затвердження. Сільською, селищною, міською радою, ОТГ	*Затвердження.* Відповідним органом місцевого самоврядування	*Затвердження.* Відповідним органом місцевого самоврядування
Межа охоплення. Територія територіальної громади, включаючи сукупність усіх населених пунктів (зокрема генеральні плани населених пунктів територіальної громади, які затверджені до прийняття КП)	*Межа охоплення.* В межах юрисдикції території територіальної громади, визначеної в установленому порядку, із врахуванням особливостей регіональних, національних та міжнародних пріоритетів і проєктів, які прилягають до меж території, або мають стійкі взаємопов'язані та взаємопроникні зв'язки	*Межа охоплення.* Визначається в межах юрисдикції органу місцевого самоврядування
Фінансування робіт із розроблення. Здійснюється за рахунок коштів відповідного місцевого бюджету, коштів міжнародної технічної та/або фінансової допомоги, ґрантів	*Фінансування робіт із розроблення.* Здійснюється за рахунок коштів відповідного місцевого бюджету, коштів міжнародної технічної та /або фінансової допомоги, ґрантів	*Фінансування робіт із розроблення.* Здійснюється за рахунок коштів відповідного місцевого бюджету
Право на розроблення. Суб'єкт господарювання, який має право здійснювати розроблення містобудівної документації та документації із землеустрою відповідно до Законів України «Про архітектурну діяльність» та «Про землеустрій»	*Право на розроблення.* Суб'єкти, підприємства, установи, організації, наукові установи, асоціації, органи місцевого самоврядування та виконавчої влади за умови наявності працівників відповідної фаховості, досвіду, наукових здобутків тощо, у питаннях соціально-економічного та просторового планування, інвестицій, оцінки ресурсів, новітніх технологій в управлінні територіями	*Право на розроблення.* Суб'єкти, підприємства, установи, організації, наукові установи, асоціації, органи місцевого самоврядування та виконавчої влади за умови наявності працівників відповідної фаховості, досвіду, наукових здобутків тощо, у питаннях соціально-економічного та просторового планування, інвестицій, оцінки ресурсів, новітніх технологій в управлінні територіями

Продовж. табл. Б.1

1	2	3
Вихідні дані для розроблення. Об'єкти Державного земельного кадастру, інвентаризація об'єктів нерухомого майна та речових прав на нерухоме майно, об'єкти природно-ресурсного потенціалу території, історико-культурної спадщини, населення, об'єкти виробничого та невиробничого комплексу і соціальної, інженерної, дорожньо-транспортної інфраструктури, екомережі, а також об'єкти державного і регіонального значення, визначені Генеральною схемою планування території України та Схемою планування регіону	*Вихідні дані для розроблення.* Результати маркетингових досліджень територіальних громад, програм, аналітичні дослідження загального потенціалу території у динаміці, перспективність використання усіх видів ресурсів, прогнозування та планування розвитку підприємств виробничо-господарського сектору та інфраструктури, ринкове середовище, міжрегіональне, міжтериторіальне та зовнішнє співробітництво	*Вихідні дані для розроблення.* Містобудівна документація та дані земельного кадастру, статистичні та облікові дані органів державної статистики та органів місцевого самоврядування, соціально-економічний паспорт території, чинні програми соціально-економічного розвитку, дані галузевих міністерств, інформація (звітність) про діяльність суб'єктів виробничо-господарського комплексу, інвестиційних об'єктів та намірів інвесторів, банків, інших ринкових інституцій, результати наукових досліджень та матеріали розвідувальних установ природних ресурсів, підсумки соціологічних опитувань та анкетування, інші матеріали відповідно до особливостей території, у тому числі результати та висновки маркетингової діяльності територіальних громад
Основні підходи. Використовуються положення Концепції інтегрованого розвитку території, Стратегічні та оперативні цілі, сценарії розвитку, що визначені Стратегією розвитку територіальної громади	*Основні підходи.* Використовуються положення містобудівної та землевпорядної документації, дослідження потенціалу території	*Основні підходи.* Використовуються положення містобудівної та землевпорядної документації, дослідження потенціалу території

*Джерело: авторська розробка на основі виявлених даних [208,209]

Додаток В

Таблиця В.1

Характеристика технічного стану житлового фонду за регіонами України станом на 01.01.2020 р

Регіони	Загальна площа житлових приміщень, тис. м2	Ветхі та аварійні будинки	
		Загальна площа ветхого житлового фонду, тис. м2	Загальна площа аварійного житлового фонду, тис. м2
Вінницька	48702	206580	82260
Волинська	25324	53052	8001
Дніпропетровська	81219	328003	71277
Донецька	51964	233057	122518
Житомирська	34022	214140	49865
Закарпатська	32626	30387	6193
Запорізька	41206	92987	26726
Івано-Франківська	38558	48072	21230
Київська	65691	134562	46116
Кіровоградська	25597	7474	5178
Луганська	18894	38271	24025
Львівська	62040	89785	44427
Миколаївська	25516	23036	19086
Одеська	58733	390981	117148
Полтавська	36570	209165	75548
Рівненська	29201	98822	17495
Сумська	28543	162406	37529
Тернопільська	28637	41971	34735
Харківська	66147	503105	53685
Херсонська	26573	49511	33496
Хмельницька	37880	101406	25028
Черкаська	34961	147880	66302
Чернівецька	23018	11776	29462
Чернігівська	30665	57740	23488
Київ	59074	43736	12118
Україна	1011361	3317905	1052936

*Джерело: [21]

Додаток Г

Таблиця Г.1

Результат застосування функції «Descriptive Statistics» для аналізу вихідних даних

	x_1	x_2	x_3	x_4	x_5	x_6	x_7	x_8
2010								
Mean	556,16	0,08	128,73	10,36	195,29	2097,82	1371,36	194,55
Standard Error	128,84	0,55	22,37	0,24	55,04	71,11	81,02	53,89
Median	292,30	-0,35	103,50	10,10	90,65	2057,50	1356,50	85,50
Standard Deviation	604,30	2,58	104,94	1,13	258,15	333,51	380,02	252,78
Sample Variance	365176,14	6,66	11013,45	1,28	66642,55	111231,68	144416,53	63898,35
Kurtosis	8,96	2,92	15,83	-0,94	13,49	12,87	-0,89	8,13
Skewness	2,79	1,30	3,86	0,40	3,45	3,22	0,16	2,69
Range	2682,80	12,10	493,00	3,80	1191,70	1641,00	1337,00	1096,00
Minimum	116,40	-4,20	73,00	8,80	45,90	1790,00	756,00	18,00
Maximum	2799,20	7,90	566,00	12,60	1237,60	3431,00	2093,00	1114,00
Sum	12235,60	1,70	2832,00	227,90	4296,40	46152,00	30170,00	4280,00
Count	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00
2019								
Mean	556,96	2,89	144,82	7,93	169,36	9609,36	920,00	381,27
Standard Error	134,88	0,74	10,62	0,27	51,03	334,41	61,13	60,92
Median	281,15	2,20	135,00	7,85	75,15	9419,00	953,50	288,00
Standard Deviation	632,64	3,46	49,79	1,25	239,36	1568,50	286,73	285,75
Sample Variance	400233,74	11,95	2479,30	1,57	57292,74	2460203,19	82212,76	81651,16
Kurtosis	10,21	-0,53	12,93	-0,10	14,61	11,85	-0,88	4,40
Skewness	2,99	0,59	3,23	0,47	3,62	3,07	0,10	1,80
Range	2851,90	11,90	254,00	4,80	1114,80	7641,00	1011,00	1293,00
Minimum	115,50	-2,10	90,00	6,20	37,20	8135,00	491,00	24,00
Maximum	2967,40	9,80	344,00	11,00	1152,00	15776,00	1502,00	1317,00
Sum	12253,20	63,57	3186,00	174,40	3725,90	211406,00	20240,00	8388,00
Count	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00	22,00

Джерело: розраховано автором

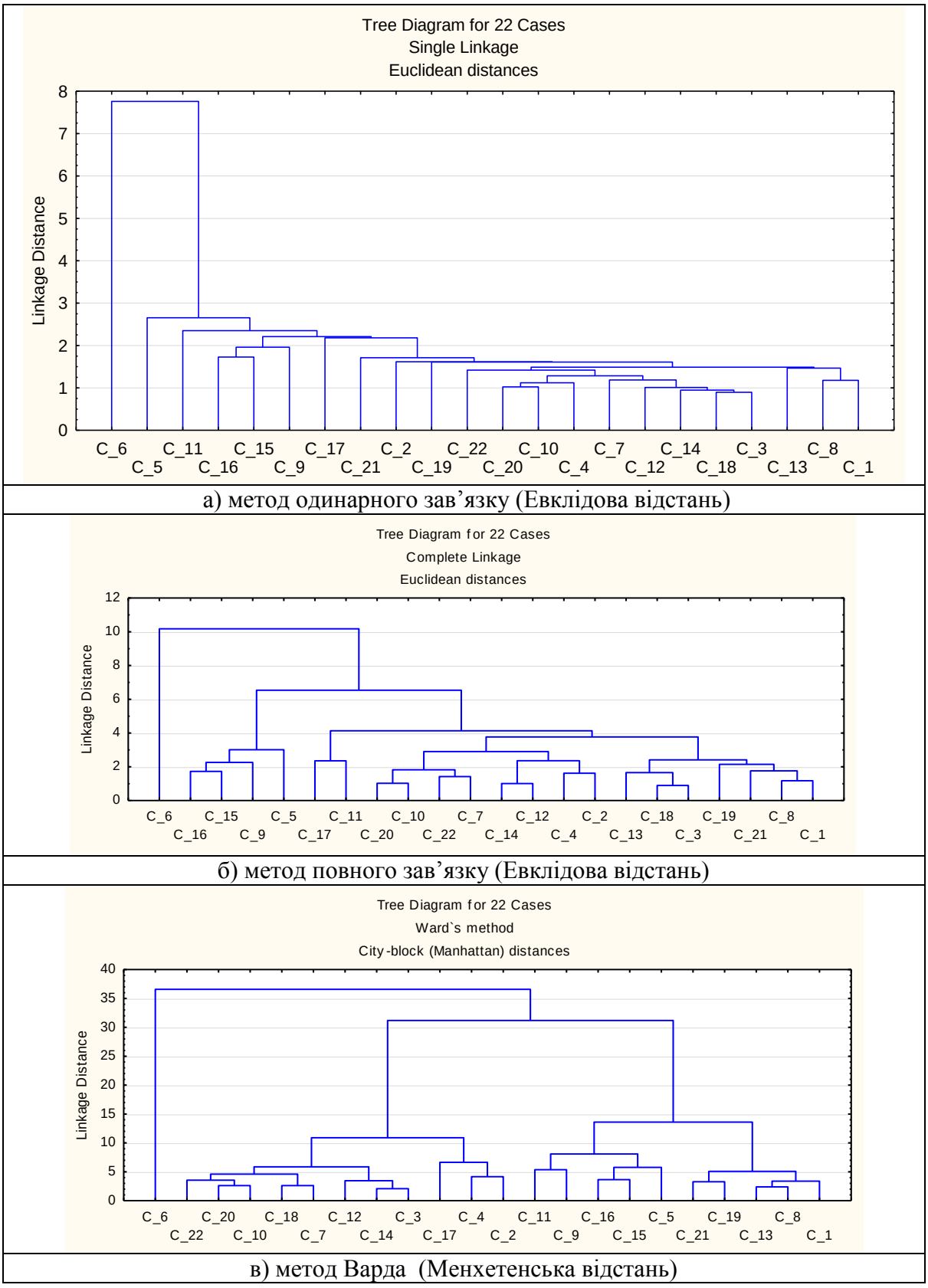


Рис. Г.1. Результат застосування функцій, які реалізують різні види ієрархічного кластерного аналізу для масиву стандартизованих вихідних даних

Джерело: побудовано автором

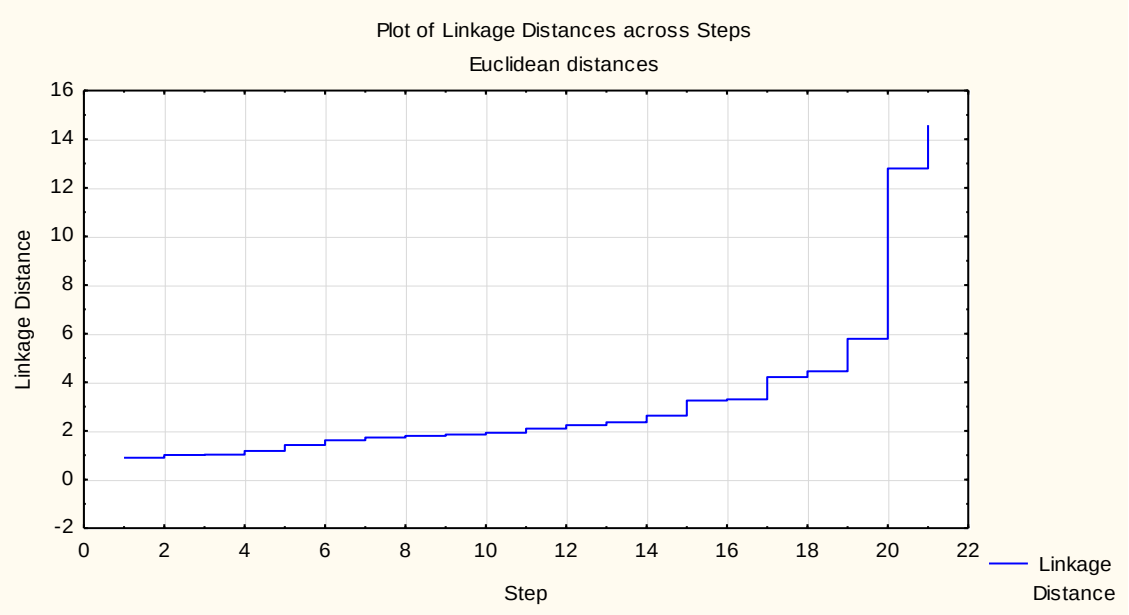


Рис. Г.2. Графік об’єднання урбанізованих систем

Джерело: побудовано автором

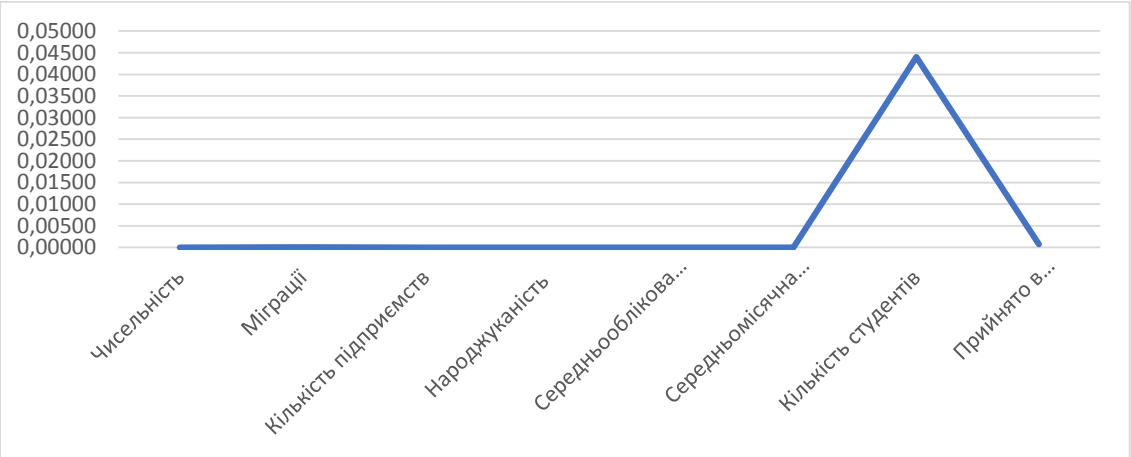


Рис. Г.3. Метрика вкладу показників в об’єднання урбанізованих систем (signif. – p)

Джерело: побудовано автором

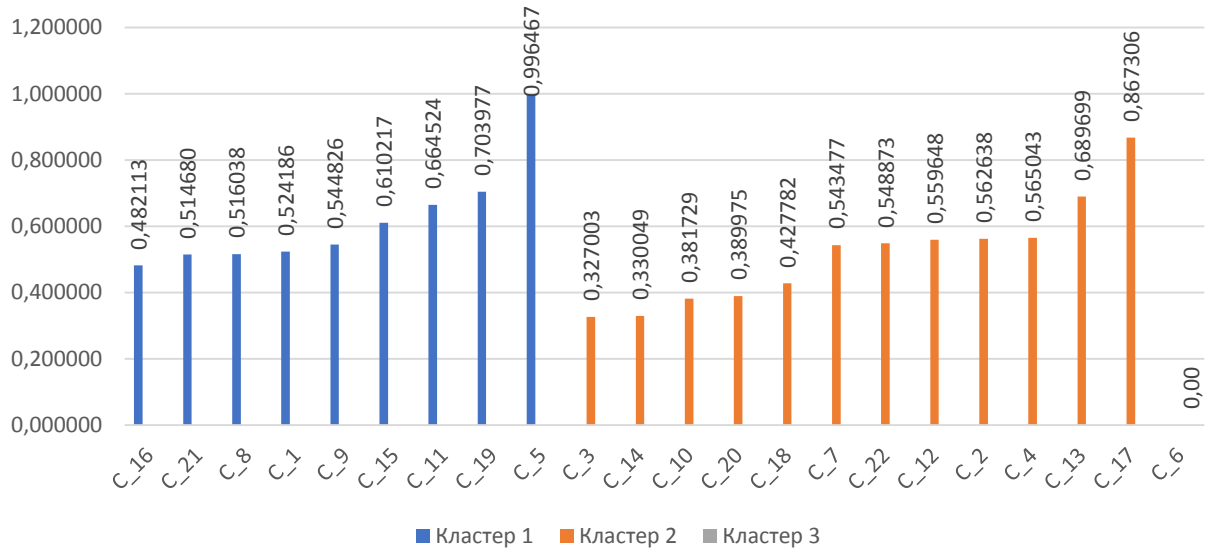
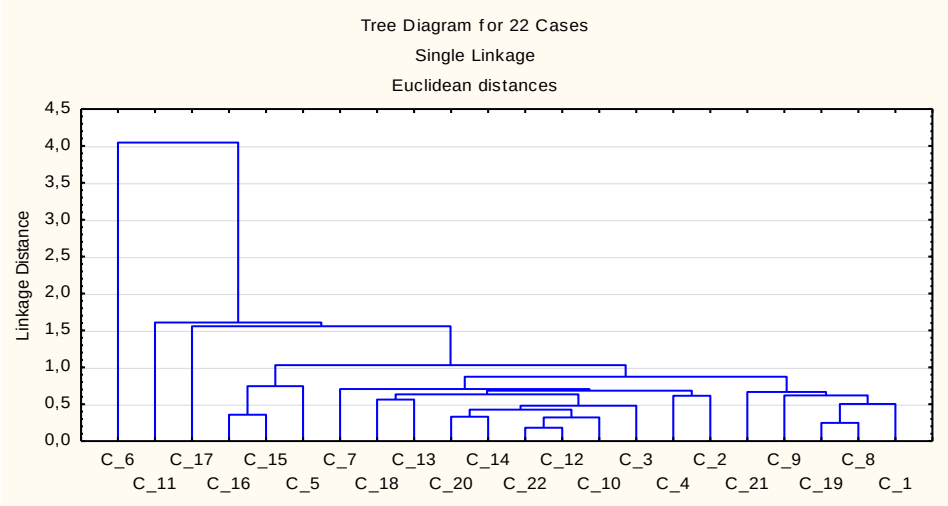
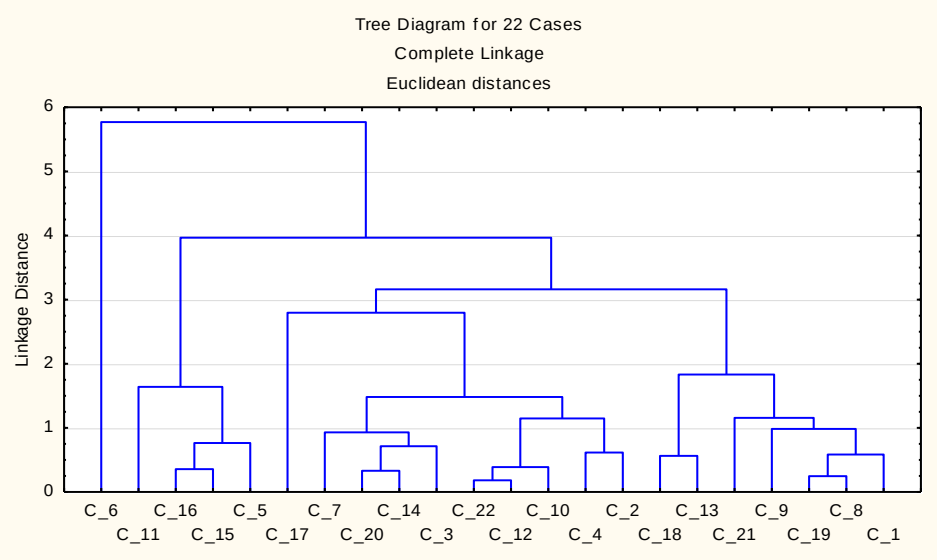


Рис. Г.4. Значення відстаней урбанізованих систем у розрізі кластерів

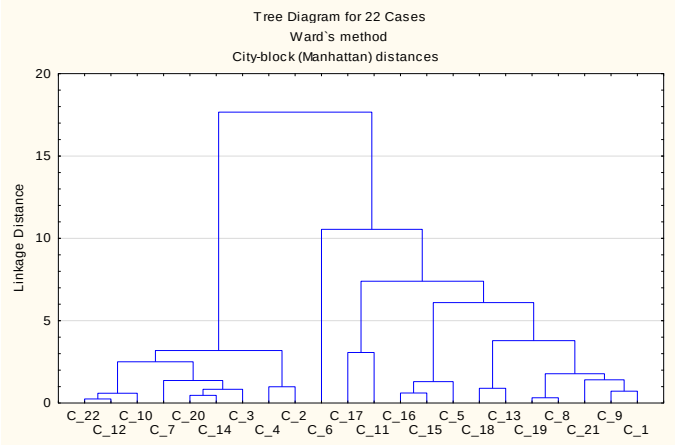
Джерело: побудовано автором



а) метод одинарного зав’язку (Евклідова відстань)

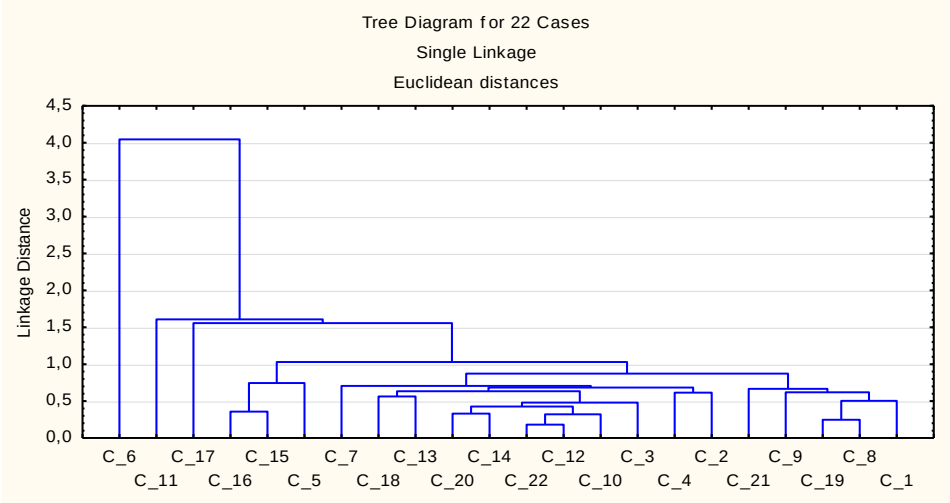


б) метод повного зав’язку (Евклідова відстань)

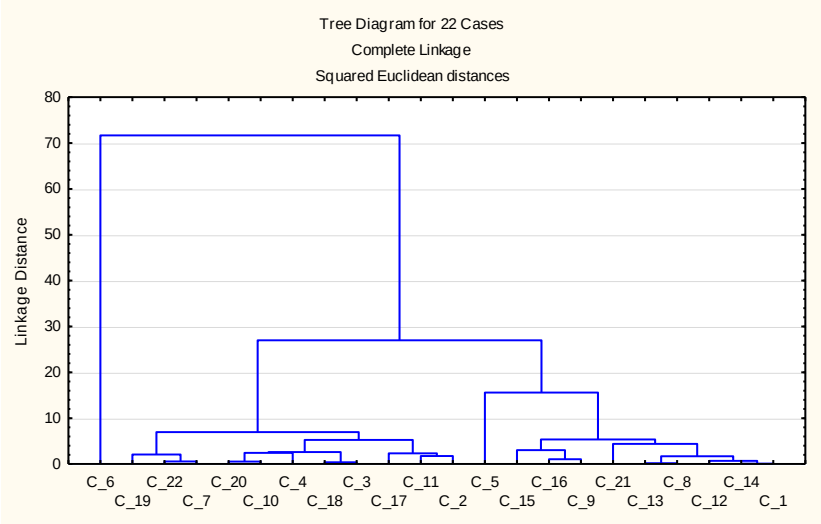


в) метод Варда (Менхетенська відстань)

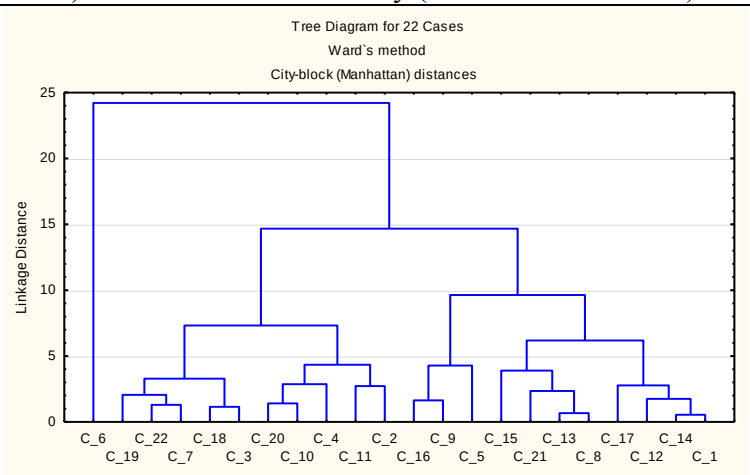
Рис. Г.5. Результат застосування функцій, які реалізують різні види ієрархічного кластерного аналізу для стандартизованих значень демографічних індикаторів



а) метод одинарного зав’язку (Евклідова відстань)

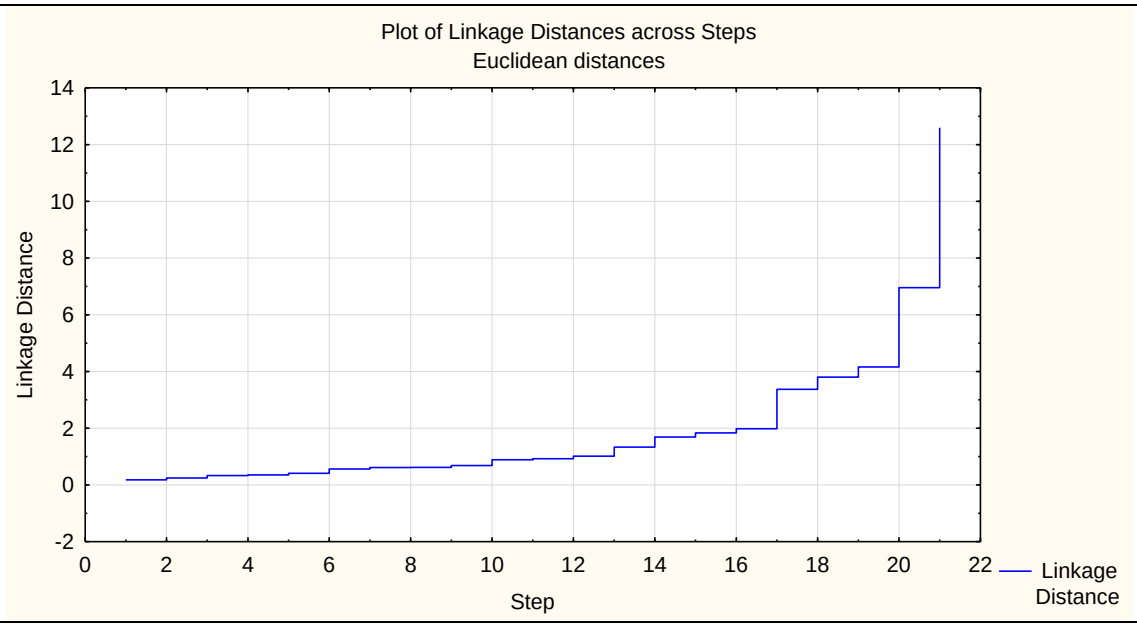


б) метод повного зав’язку (Евклідова відстань)

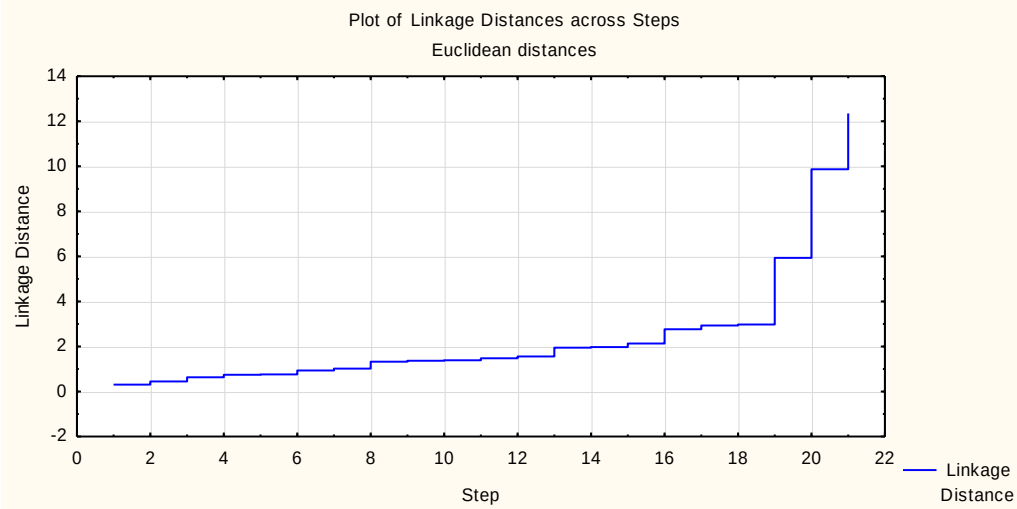


в) метод Варда (Менхетенська відстань)

Рис. Г.6. Результат застосування функцій, які реалізують різні види ієрархічного кластерного аналізу для стандартизованих значень соціально-економічних індикаторів



а) демографічні



б) соціально-економічні

Рис. Г.7. Графіки об’єднання урбанізованих систем у розрізі блоків індикаторів

Таблиця Г.2

Метрика вкладу показників в об’єднання урбанізованих систем (signif. – p)

Демографічні			**Соціально-економічні**				
x_1	x_2	x_4	x_3	x_5	x_6	x_7	x_8
0,427243	0,000026	0,000031	0,000000	0,000000	0,000001	0,001048	0,000206

Додаток Д

Нормовані значення показників для розрахунку інтегрального індексу розвитку урбанізованих систем

1) України

Показники	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Демографічна стабільність						
Загальний коефіцієнт народжуваності (на 1 тис. населення)	0,829	0,810	0,757	0,712	0,662	0,624
Загальний коефіцієнт смертності (на 1 тис. населення)	0,714	0,713	0,725	0,701	0,705	0,635
Рівень концентрації людських ресурсів в урбанізованих системах	0,540	0,541	0,543	0,546	0,549	0,551
Співвідношення рівня смертності міста і області	0,295	0,291	0,290	0,285	0,283	0,275
Коефіцієнт покриття іміграційних потоків еміграційними	0,203	0,202	0,275	0,231	0,240	0,205
Коефіцієнт концентрації імміграційних потоків в урбанізованих системах	0,400	0,395	0,491	0,412	0,462	0,434
Коефіцієнт концентрації еміграційних потоків в урбанізованих системах	0,315	0,313	0,321	0,348	0,321	0,298
Стан розвитку ринку праці та сфери освіти						
Коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня	0,660	0,664	0,669	0,679	0,692	0,698
Кількість штатних працівників у розрахунку на 1000 осіб наявного населення	0,787	0,776	0,767	0,781	0,775	0,773
Середньомісячна номінальна заробітна плата (у середньому на одного штатного працівника), дол. США	0,342	0,365	0,471	0,569	0,703	0,740
Рівень концентрації зайнятості на підприємствах в урбанізованих системах	0,533	0,536	0,543	0,543	0,560	0,561
Кількість студентів ЗВО на 10 тис. населення	0,702	0,668	0,663	0,644	0,636	0,603
Співвідношення кількості студентів ЗВО в місті до загальної кількості студентів ЗВО області	0,842	0,843	0,850	0,856	0,857	0,861
Розвиток екологічно орієнтованої території						
Викиди шкідливих речовин у розрахунку на 1 тис. осіб, т	0,040	0,037	0,041	0,045	0,048	0,051
Капітальні інвестиції на охорону навколишнього середовища у розрахунку на 1 особу, дол. США	0,130	0,133	0,174	0,201	0,215	0,226
Співвідношення викидів шкідливих речовин в місті до загальної кількості викидів шкідливих речовин в області	0,012	0,012	0,012	0,013	0,013	0,013
Коефіцієнт концентрації капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища	0,228	0,159	0,270	0,382	0,242	0,358
Економічний розвиток						
Кількість підприємств у розрахунку на 10 тис. населення	0,463	0,413	0,458	0,483	0,517	0,511
Рівень підприємницької активності урбанізованих систем обласного рівня	0,742	0,731	0,737	0,746	0,763	0,777
Обсяги зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 1 особу (товарів), дол. США	0,251	0,266	0,319	0,366	0,399	0,385
Коефіцієнт покриття експорту імпортом (товарів)	0,188	0,156	0,144	0,131	0,134	0,139
Співвідношення кількості житла введеного в експлуатацію у місті до загальної кількості введеного в експлуатацію житла в області	0,465	0,487	0,493	0,450	0,407	0,360
Частка обсягів реалізації продуції, товарів, послуг містом до загальних обсягів реалізованої продукції, товарів, послуг в області	0,684	0,718	0,794	0,806	0,816	0,815

Продовження додатку Д

2) міста Києва

Показники	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Демографічна стабільність						
Загальний коефіцієнт народжуваності (на 1 тис. населення)	0,979	1,000	0,962	0,937	0,876	0,825
Загальний коефіцієнт смертності (на 1 тис. населення)	0,821	0,820	0,820	0,787	0,770	0,708
Рівень концентрації людських ресурсів в урбанізованих системах	0,998	1,000	0,999	0,997	0,997	0,995
Співвідношення рівня смертності міста і області	0,157	0,156	0,154	0,153	0,151	0,152
Коефіцієнт покриття іміграційних потоків еміграційними	0,265	0,338	0,213	0,252	0,263	0,189
Коефіцієнт концентрації імміграційних потоків в урбанізованих системах	0,669	0,645	0,470	0,572	0,597	0,537
Коефіцієнт концентрації еміграційних потоків в урбанізованих системах	0,182	0,190	0,184	0,185	0,182	0,167
Стан розвитку ринку праці та сфери освіти						
Коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня	0,994	0,988	0,988	0,991	0,998	1,000
Кількість штатних працівників у розрахунку на 1000 осіб наявного населення	1,000	0,974	0,963	0,999	0,996	0,999
Середньомісячна номінальна заробітна плата (у середньому на одного штатного працівника), дол. США	0,486	0,534	0,661	0,786	0,963	1,000
Рівень концентрації зайнятості на підприємствах в урбанізованих системах	0,956	0,981	0,999	0,996	1,000	1,000
Кількість студентів ЗВО на 10 тис. населення	0,885	0,828	0,800	0,788	0,767	0,717
Співвідношення кількості студентів ЗВО в місті до загальної кількості студентів ЗВО області	0,853	0,852	0,851	0,860	0,860	0,862
Розвиток екологічно орієнтованої території						
Викиди шкідливих речовин у розрахунку на 1 тис. осіб, т	0,094	0,074	0,056	0,087	0,115	0,101
Капітальні інвестиції на охорону навколишнього середовища у розрахунку на 1 особу, дол. США	0,162	0,198	0,250	0,368	0,315	0,294
Співвідношення викидів шкідливих речовин в місті до загальної кількості викидів шкідливих речовин в області	0,007	0,007	0,004	0,007	0,009	0,006
Коефіцієнт концентрації капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища	0,107	0,079	0,188	0,448	0,144	0,805
Економічний розвиток						
Кількість підприємств у розрахунку на 10 тис. населення	0,632	0,560	0,619	0,658	0,721	0,712
Рівень підприємницької активності урбанізованих систем обласного рівня	0,994	0,973	0,978	0,985	0,995	1,000
Обсяги зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 1 особу (товарів), дол. США	0,622	0,657	0,783	0,890	1,000	0,950
Коефіцієнт покриття експорту імпортом (товарів)	0,131	0,115	0,107	0,095	0,106	0,113
Співвідношення кількості житла введеного в експлуатацію у місті до загальної кількості введеного в експлуатацію житла в області	0,448	0,416	0,505	0,427	0,397	0,204
Частка обсягів реалізації продуції, товарів, послуг містом до загальних обсягів реалізованої продукції, товарів, послуг в області	0,854	0,866	0,997	1,000	1,000	1,000

Продовження додатку Д

3) міста Львова

Показники	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Демографічна стабільність						
Загальний коефіцієнт народжуваності (на 1 тис. населення)	0,804	0,782	0,750	0,708	0,689	0,640
Загальний коефіцієнт смертності (на 1 тис. населення)	0,759	0,779	0,770	0,747	0,735	0,662
Рівень концентрації людських ресурсів в урбанізованих системах	0,477	0,477	0,477	0,478	0,479	0,481
Співвідношення рівня смертності міста і області	0,309	0,312	0,307	0,304	0,300	0,300
Коефіцієнт покриття іміграційних потоків еміграційними	0,193	0,211	0,205	0,187	0,233	0,222
Коефіцієнт концентрації імміграційних потоків в урбанізованих системах	0,378	0,363	0,374	0,319	0,444	0,460
Коефіцієнт концентрації еміграційних потоків в урбанізованих системах	0,322	0,321	0,328	0,367	0,335	0,307
Стан розвитку ринку праці та сфери освіти						
Коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня	0,657	0,656	0,644	0,655	0,672	0,676
Кількість штатних працівників у розрахунку на 1000 осіб наявного населення	0,826	0,810	0,783	0,810	0,827	0,832
Середньомісячна номінальна заробітна плата (у середньому на одного штатного працівника), дол. США	0,286	0,311	0,406	0,497	0,608	0,653
Рівень концентрації зайнятості на підприємствах в урбанізованих системах	0,725	0,662	0,638	0,625	0,643	0,626
Кількість студентів ЗВО на 10 тис. населення	0,841	0,833	0,842	0,840	0,824	0,798
Співвідношення кількості студентів ЗВО в місті до загальної кількості студентів ЗВО області	0,818	0,833	0,846	0,855	0,857	0,865
Розвиток екологічно орієнтованої території						
Викиди шкідливих речовин у розрахунку на 1 тис. осіб, т	0,253	0,386	0,164	0,328	0,284	0,233
Капітальні інвестиції на охорону навколишнього середовища у розрахунку на 1 особу, дол. США	0,062	0,090	0,217	0,209	0,193	0,143
Співвідношення викидів шкідливих речовин в місті до загальної кількості викидів шкідливих речовин в області	0,070	0,108	0,049	0,095	0,069	0,061
Коефіцієнт концентрації капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища	0,819	0,812	0,877	0,731	0,827	0,856
Економічний розвиток						
Кількість підприємств у розрахунку на 10 тис. населення	0,426	0,357	0,411	0,441	0,470	0,481
Рівень підприємницької активності урбанізованих систем обласного рівня	0,660	0,668	0,677	0,687	0,703	0,725
Обсяги зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 1 особу (товарів), дол. США	0,105	0,126	0,162	0,208	0,232	0,261
Коефіцієнт покриття експорту імпортом (товарів)	0,109	0,094	0,097	0,081	0,084	0,086
Співвідношення кількості житла введеного в експлуатацію у місті до загальної кількості введеного в експлуатацію житла в області	0,520	0,586	0,551	0,490	0,465	0,554
Частка обсягів реалізації продуції, товарів, послуг містом до загальних обсягів реалізованої продукції, товарів, послуг в області	0,639	0,625	0,691	0,723	0,686	0,655

Продовження додатку Д

4) обласних центрів України за 2015 рік

Обласні центри України	Індикатори демографічного розвитку						
	Загальний коефіцієнт народжу-ваності	Загальний коефіцієнт смертності	Рівень концентрації людських ресурсів в урбанізованих системах	Співвідно-шення рівня смертності міста і області	Коефіцієнт покриття іміграційних потоків еміграційними	Коефіцієнт концентрації імміграційних потоків в урбанізованих системах	Коефіцієнт концентрації еміграційних потоків в урбанізованих системах
Вінниця	0,862	0,864	0,370	0,556	0,201	0,335	0,224
Дніпро	0,793	0,580	0,483	0,297	0,171	0,347	0,196
Житомир	0,863	0,739	0,342	0,540	0,118	0,212	0,227
Запоріжжя	0,704	0,593	0,688	0,206	0,168	0,396	0,169
Івано-Франківськ	0,822	0,993	0,288	0,661	0,268	0,188	0,490
Київ	0,979	0,821	0,998	0,157	0,265	0,669	0,106
Кропив-ницький	0,820	0,625	0,392	0,396	0,167	0,258	0,259
Луцьк	0,945	0,857	0,332	0,510	0,186	0,268	0,264
Львів	0,804	0,759	0,477	0,309	0,193	0,378	0,187
Миколаїв	0,696	0,617	0,679	0,210	0,233	0,439	0,200
Одеса	0,795	0,673	0,675	0,216	0,141	0,389	0,134
Полтава	0,726	0,628	0,325	0,492	0,205	0,255	0,294
Рівне	0,927	0,991	0,341	0,552	0,129	0,267	0,192
Суми	0,836	0,645	0,384	0,428	0,179	0,288	0,250
Тернопіль	0,897	0,975	0,326	0,642	0,185	0,342	0,204
Ужгород	0,885	0,788	0,146	1,000	0,144	0,239	0,293
Харків	0,697	0,648	0,849	0,283	0,222	0,658	0,113
Херсон	0,864	0,564	0,500	0,417	0,188	0,408	0,181
Хмельни-цький	0,895	0,883	0,331	0,999	0,237	0,254	0,360
Черкаси	0,742	0,743	0,359	0,997	0,190	0,206	0,358
Чернівці	0,797	0,868	0,465	0,773	0,297	0,618	0,166
Чернігів	0,682	0,732	0,447	1,000	0,205	0,272	0,286

Продовження додатку Д

Обласні центри України	Індикатори стану розвитку ринку праці та сфери освіти					
	Коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня	Кількість штатних працівників у розрахунку на 1000 осіб наявного населення	Середньомісячна номінальна заробітна плата (у середньому на одного штатного працівника), дол. США	Рівень концентрації зайнятості на підприємствах в урбанізованих системах	Кількість студентів ЗВО на 10 тис. населення	Співвідношення кількості студентів ЗВО в місті до загальної кількості студентів ЗВО області
Вінниця	0,437	0,653	0,269	0,485	0,618	0,171
Дніпро	0,528	0,854	0,308	0,530	0,621	0,143
Житомир	0,471	0,761	0,253	0,458	0,618	0,155
Запоріжжя	0,774	0,773	0,323	0,848	0,407	0,128
Івано-Франківськ	0,451	0,713	0,253	0,563	0,903	0,175
Київ	0,994	1,000	0,486	0,956	0,885	0,938
Кропив-ницький	0,474	0,701	0,238	0,521	0,373	0,162
Луцьк	0,509	0,791	0,244	0,581	0,661	0,162
Львів	0,657	0,826	0,286	0,725	0,841	0,155
Миколаїв	0,717	0,593	0,307	0,757	0,433	0,187
Одеса	0,736	0,628	0,295	0,763	0,662	0,181
Полтава	0,416	0,917	0,282	0,379	0,830	0,149
Рівне	0,461	0,689	0,259	0,536	0,879	0,167
Суми	0,497	0,798	0,281	0,582	0,761	0,158
Тернопіль	0,518	0,742	0,237	0,612	0,958	0,157
Ужгород	0,301	0,886	0,267	0,250	0,804	0,126
Харків	0,865	0,678	0,277	0,909	0,772	0,185
Херсон	0,591	0,604	0,246	0,588	0,451	0,173
Хмельни-цький	0,392	0,633	0,251	0,459	0,427	0,097
Черкаси	0,453	0,717	0,265	0,490	0,456	0,098
Чернівці	0,688	0,599	0,233	0,754	0,710	0,183
Чернігів	0,490	0,638	0,238	0,498	0,342	0,137

Продовження додатку Д

Обласні центри України	Індикатори розвитку екологічно орієнтованої території			
	Викиди шкідливих речовин у розрахунку на 1 тис. осіб, т	Капітальні інвестиції на охорону навколишнього середовища у розрахунку на 1 особу, дол. США	Співвідношення викидів шкідливих речовин в місті до загальної кількості викидів шкідливих речовин в області	Коефіцієнт концентрації капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища
Вінниця	0,020	0,093	0,015	0,904
Дніпро	0,018	0,353	0,027	0,260
Житомир	0,179	0,015	0,012	0,242
Запоріжжя	0,008	0,532	0,004	0,723
Івано-Франківськ	0,540	0,082	1,000	0,239
Київ	0,094	0,162	0,007	0,107
Кропив-ницький	0,090	0,024	0,011	0,977
Луцьк	0,209	0,011	0,009	0,457
Львів	0,253	0,062	0,070	0,819
Миколаїв	0,078	0,120	0,005	0,640
Одеса	0,090	0,005	0,005	0,213
Полтава	0,212	0,000	0,083	0,002
Рівне	0,058	0,098	0,005	0,597
Суми	0,036	0,132	0,005	0,713
Тернопіль	0,315	0,032	0,025	0,315
Ужгород	0,055	0,009	0,004	0,142
Харків	0,286	0,029	0,022	0,709
Херсон	0,054	0,004	0,003	0,192
Хмельни-цький	0,233	0,037	0,033	0,544
Черкаси	0,008	0,137	0,003	0,747
Чернівці	0,209	0,018	0,005	0,275
Чернігів	0,017	0,098	0,004	0,986

Продовження додатку Д

Обласні центри України	Індикатори економічного розвитку					
	Кількість підприємств у розрахунку на 10 тис. населення	Рівень підприємницької активності урбанізованих систем обласного рівня	Обсяги зовнішньоекономічної діяльності у розрахунку на 1 особу (товарів), дол. США	Коефіцієнт покриття експорту імпортом (товарів)	Співвідношення кількості житла введеного в експлуатацію у місті до загальної кількості введеного в експлуатацію житла в області	Частка обсягів реалізації продукції, товарів, послуг містом до загальних обсягів реалізованої продукції, товарів, послуг в області
Вінниця	0,440	0,490	0,152	0,643	0,411	0,390
Дніпро	0,478	0,647	0,237	0,186	0,505	0,472
Житомир	0,427	0,455	0,060	0,332	0,219	0,385
Запоріжжя	0,330	0,727	0,353	0,564	0,619	0,784
Івано-Франківськ	0,552	0,506	0,097	0,258	0,494	0,602
Київ	0,632	0,994	0,622	0,131	0,448	0,854
Кропивницький	0,555	0,398	0,109	0,798	0,489	0,457
Луцьк	0,447	0,572	0,165	0,181	0,222	0,720
Львів	0,426	0,660	0,105	0,109	0,520	0,639
Миколаїв	0,371	0,624	0,209	1,000	0,630	0,718
Одеса	0,409	0,681	0,110	0,265	0,623	0,582
Полтава	0,599	0,412	0,079	0,164	0,462	0,223
Рівне	0,367	0,601	0,067	0,378	0,387	0,467
Суми	0,377	0,602	0,154	0,342	0,641	0,435
Тернопіль	0,406	0,534	0,056	0,172	0,424	0,725
Ужгород	0,920	0,349	0,122	0,257	0,185	0,350
Харків	0,298	0,938	0,092	0,244	0,676	0,689
Херсон	0,416	0,574	0,061	0,533	0,384	0,590
Хмельницький	0,451	0,463	0,069	0,137	0,698	0,327
Черкаси	0,513	0,558	0,081	0,292	0,324	0,385
Чернівці	0,265	0,671	0,037	0,234	0,363	0,695
Чернігів	0,355	0,558	0,065	0,240	0,429	0,331

Продовження додатку Д

5) обласних центрів України за 2020 рік

Обласні центри України	Індикатори демографічного розвитку						
	Загальний коефіцієнт народжу-ваності	Загальний коефіцієнт смертності	Рівень концентрації людських ресурсів в урбанізованих системах	Співвідно-шення рівня смертності міста і області	Коефіцієнт покриття іміграційних потоків еміграційними	Коефіцієнт концентрації імміграційних потоків в урбанізованих системах	Коефіцієнт концентрації еміграційних потоків в урбанізованих системах
Вінниця	0,648	0,740	0,383	0,479	0,244	0,442	0,247
Дніпро	0,507	0,547	0,499	0,288	0,178	0,323	0,216
Житомир	0,571	0,638	0,350	0,482	0,233	0,329	0,282
Запоріжжя	0,445	0,526	0,692	0,200	0,139	0,349	0,176
Івано-Франківськ	0,680	0,856	0,308	0,585	0,278	0,489	0,211
Київ	0,825	0,708	0,995	0,152	0,189	0,537	0,097
Кропив-ницький	0,543	0,531	0,400	0,357	0,155	0,262	0,281
Луцьк	0,704	0,796	0,336	0,494	0,212	0,310	0,265
Львів	0,640	0,662	0,481	0,300	0,222	0,460	0,179
Миколаїв	0,477	0,571	0,684	0,199	0,211	0,443	0,208
Одеса	0,609	0,632	0,683	0,203	0,286	0,515	0,174
Полтава	0,504	0,565	0,329	0,459	0,156	0,211	0,275
Рівне	0,677	0,816	0,340	0,486	0,180	0,372	0,199
Суми	0,518	0,564	0,396	0,382	0,181	0,324	0,244
Тернопіль	0,720	0,819	0,345	0,545	0,243	0,389	0,242
Ужгород	0,768	0,681	0,147	0,929	0,257	0,304	0,347
Харків	0,485	0,577	0,867	0,264	0,222	0,681	0,116
Херсон	0,560	0,518	0,504	0,408	0,165	0,388	0,197
Хмельни-цький	0,706	0,780	0,350	0,882	0,287	0,313	0,346
Черкаси	0,494	0,631	0,368	0,895	0,183	0,243	0,294
Чернівці	0,576	0,751	0,472	0,718	0,158	0,454	0,144
Чернігів	0,515	0,607	0,464	0,834	0,232	0,338	0,288

Продовження додатку Д

Обласні центри України	Індикатори стану розвитку ринку праці та сфери освіти					
	Коефіцієнт концентрації кількості штатних працівників в урбанізованих системах обласного рівня	Кількість штатних працівників у розрахунку на 1000 осіб наявного населення	Середньомісячна номінальна заробітна плата (у середньому на одного штатного працівника), дол. США	Рівень концентрації зайнятості на підприємствах в урбанізованих системах	Кількість студентів ЗВО на 10 тис. населення	Співвідношення кількості студентів ЗВО в місті до загальної кількості студентів ЗВО області
Вінниця	0,508	0,674	0,636	0,554	0,638	0,179
Дніпро	0,590	0,861	0,666	0,609	0,500	0,144
Житомир	0,477	0,723	0,596	0,445	0,519	0,160
Запоріжжя	0,803	0,741	0,687	0,832	0,384	0,133
Івано-Франківськ	0,520	0,713	0,580	0,574	0,762	0,179
Київ	1,000	0,999	1,000	1,000	0,717	1,000
Кропив-ницький	0,481	0,676	0,584	0,537	0,306	0,168
Луцьк	0,565	0,822	0,554	0,576	0,594	0,168
Львів	0,676	0,832	0,653	0,626	0,798	0,164
Миколаїв	0,716	0,537	0,660	0,732	0,370	0,189
Одеса	0,788	0,615	0,618	0,749	0,550	0,184
Полтава	0,433	0,864	0,590	0,387	0,731	0,157
Рівне	0,500	0,675	0,572	0,527	0,645	0,165
Суми	0,496	0,700	0,640	0,570	0,621	0,167
Тернопіль	0,537	0,676	0,557	0,535	0,935	0,166
Ужгород	0,319	0,811	0,655	0,281	0,790	0,133
Харків	0,887	0,661	0,595	0,859	0,681	0,186
Херсон	0,629	0,565	0,583	0,610	0,435	0,178
Хмельни-цький	0,439	0,614	0,565	0,498	0,354	0,102
Черкаси	0,477	0,709	0,668	0,506	0,361	0,086
Чернівці	0,712	0,560	0,553	0,769	0,593	0,186
Чернігів	0,530	0,629	0,548	0,521	0,316	0,162

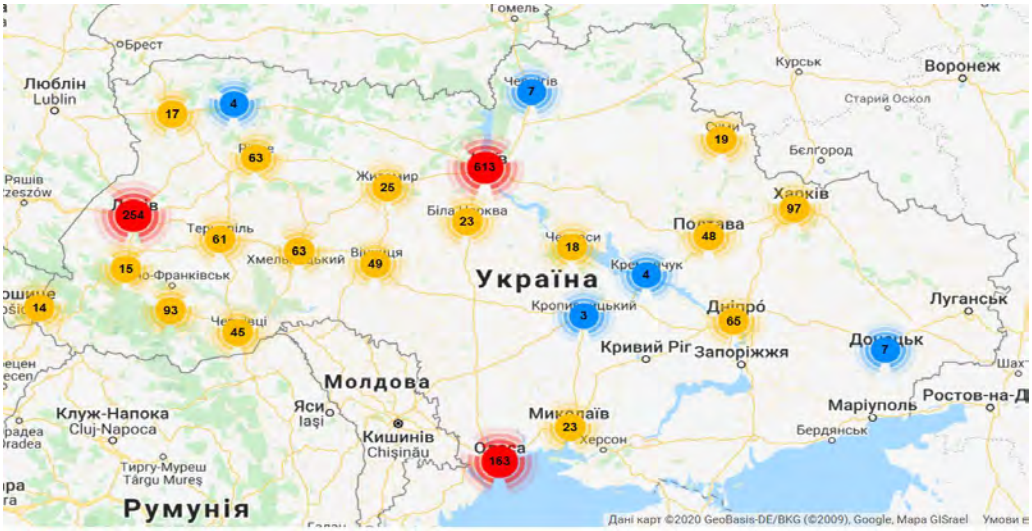
Продовження додатку Д

Обласні центри України	Індикатори розвитку екологічно орієнтованої території			
	Викиди шкідливих речовин у розрахунку на 1 тис. осіб, т	Капітальні інвестиції на охорону навколишнього середовища у розрахунку на 1 особу, дол. США	Співвідношення викидів шкідливих речовин в місті до загальної кількості викидів шкідливих речовин в області	Коефіцієнт концентрації капітальних інвестицій на охорону навколишнього середовища
Вінниця	0,118	0,141	0,052	0,374
Дніпро	0,028	0,102	0,031	0,026
Житомир	0,143	0,002	0,013	0,047
Запоріжжя	0,010	0,686	0,004	0,721
Івано-Франківськ	0,571	0,496	0,627	0,638
Київ	0,101	0,294	0,006	0,805
Кропив-ницький	0,092	0,159	0,009	0,997
Луцьк	0,269	0,027	0,013	0,235
Львів	0,233	0,143	0,061	0,856
Миколаїв	0,129	0,295	0,006	0,556
Одеса	0,035	0,080	0,003	0,846
Полтава	0,274	0,006	0,091	0,006
Рівне	0,056	0,096	0,005	0,603
Суми	0,033	0,236	0,005	0,944
Тернопіль	0,484	0,020	0,042	0,164
Ужгород	1,000	0,017	0,059	0,106
Харків	0,337	0,359	0,045	0,953
Херсон	0,059	0,013	0,007	0,494
Хмельни-цький	0,264	0,045	0,036	0,266
Черкаси	0,013	0,078	0,005	0,647
Чернівці	0,329	0,224	0,005	0,975
Чернігів	0,035	0,121	0,005	0,916

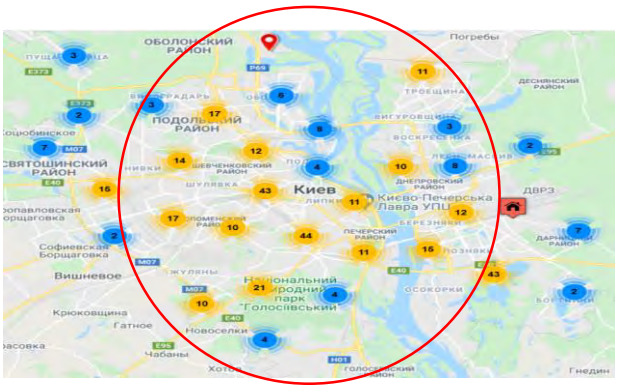
Продовження додатку Д

Обласні центри України	Індикатори економічного розвитку					
	Кількість підприємств у розрахунку на 10 тис. населення	Рівень підприєм-ницької активності урбанізова-них систем обласного рівня	Обсяги зовнішньо-економічної діяльності у розрахунку на 1 особу (товарів), дол. США	Коефіцієнт покриття експорту імпортом (товарів)	Співвідношення кількості житла введеного в експлуатацію у місті до загальної кількості введеного в експлуатацію житла в області	Частка обсягів реалізації продукції, товарів, послуг містом до загальних обсягів реалізованої продукції, товарів, послуг в області
Вінниця	0,464	0,566	0,267	0,492	0,390	0,557
Дніпро	0,541	0,693	0,347	0,087	0,321	0,580
Житомир	0,464	0,503	0,101	0,183	0,318	0,376
Запоріжжя	0,367	0,737	0,346	0,592	0,251	0,759
Івано-Франківськ	0,534	0,580	0,138	0,226	0,454	0,446
Київ	0,712	1,000	0,950	0,113	0,204	0,878
Кропив-ницький	0,639	0,446	0,218	0,631	0,547	0,452
Луцьк	0,483	0,625	0,358	0,036	0,241	0,706
Львів	0,481	0,725	0,261	0,086	0,554	0,575
Миколаїв	0,417	0,655	0,325	0,923	0,709	0,680
Одеса	0,435	0,752	0,192	0,120	0,411	0,734
Полтава	0,676	0,446	0,101	0,097	0,165	0,238
Рівне	0,425	0,640	0,083	0,204	0,283	0,431
Суми	0,401	0,636	0,227	0,200	0,595	0,434
Тернопіль	0,398	0,591	0,085	0,139	0,584	0,445
Ужгород	1,000	0,377	0,153	0,203	0,219	0,267
Харків	0,303	0,942	0,121	0,174	0,884	0,669
Херсон	0,436	0,589	0,071	0,359	0,345	0,557
Хмельни-цький	0,485	0,530	0,125	0,090	0,063	0,406
Черкаси	0,589	0,594	0,184	0,073	0,229	0,424
Чернівці	0,274	0,712	0,073	0,205	0,326	0,707
Чернігів	0,380	0,606	0,100	0,185	0,680	0,385

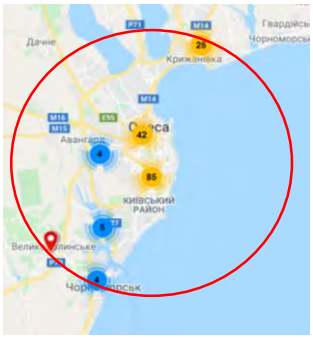
Додаток Е



а) м.Львів

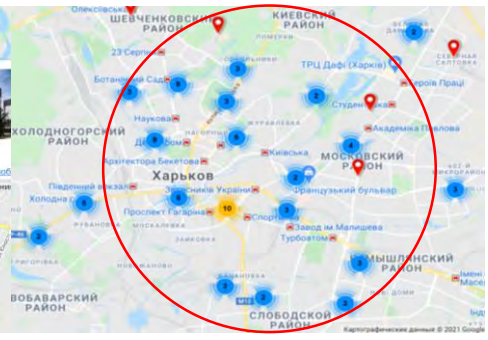


б) Київ



в) м.Одеса

г) м.Івано-Франківськ



д) м.Харків

Рис. Е.1. Локалізація житлового будівництва у великих містах України

*Джерело: [266]

Додаток Є

Таблиця Є.1

Структура територій міста Львова за 2002-2008 рр.

Показники	2002	%	2003	%	2008	%
Сільськогосподарські землі:	1771,96	10,4	1820,33	10,64	1826,14	10,68
с/г угіддя	1623,27	9,5	1665,64	9,7	1671,446	9,8
с/г землі під госп. будівлями і дворами	130,59	0,8	131,23	0,8	131,23	0,8
с/г землі під госп. шляхами і прогонами	18,1	0,1	19,4	0,1	19,4	0,1
Ліси	3366,2	19,7	3451,96	20,2	3435,52	20,1
Забудовані землі:	11237,26	65,7	11296,75	66,1	11317,37	66,2
під житловою забудовою	3364,84	19,7	3381,75	19,8	3370	19,7
землі промисловості	1793,61	10,5	1876,76	11,0	1854,68	10,8
землі транспорту і зв’язку	904,57	5,3	910,89	5,3	917,29	5,4
землі технічної інфраструктури	102,8	0,6	120,52	0,7	179,35	1,0
землі для відпочинку	2499,43	14,6	2416,96	14,1	2422,96	14,2
Відкриті заболочені	27,7	0,2	29,8	0,2	29,8	0,2
Відкриті землі без рослинного покриву	579,03	3,4	380,48	2,2	370,5	2,2
Води	118,84	0,7	121,65	0,7	121,65	0,7
Всього земель у межах насел. пунктів	17101,0	100	17101,0	100	17101,0	100

*Джерело: []

Продовження додатку Є

Характеристика ситуації для обґрунтування просторово-інвестиційної моделі для ревіталізації території «Підзамче» у м. Львові.

Підзамче — територія належить Шевченківському району м. Львова. Загальна площа території 72,4 га, частка забудови 52% (рис. Є.1).

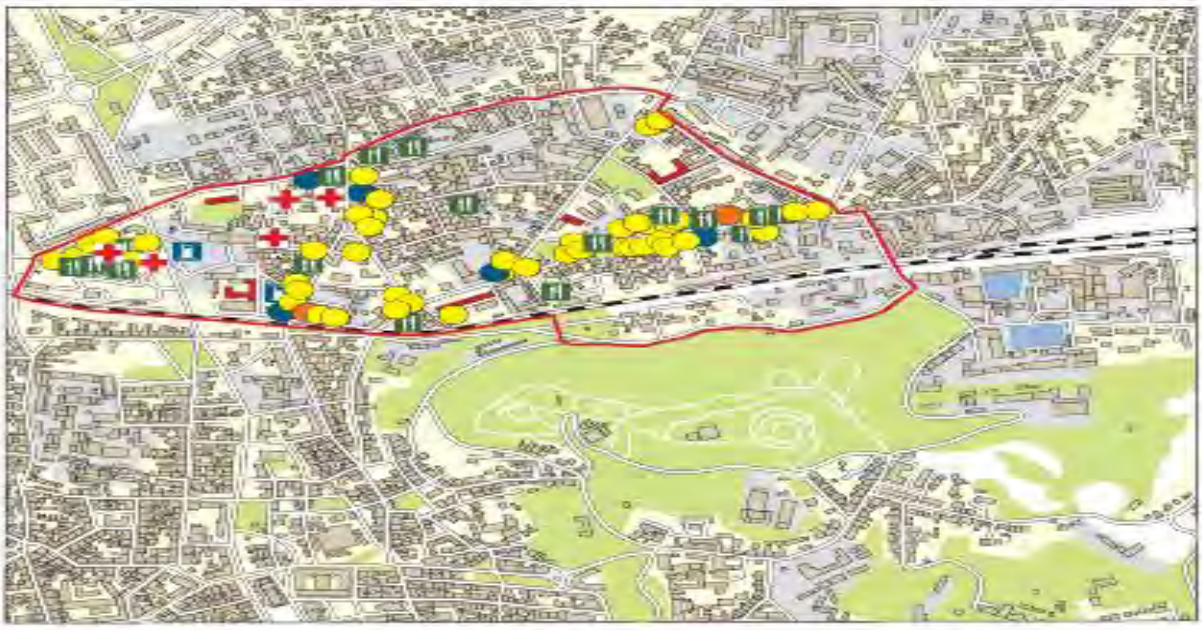


Рис. Є.1. Територія району «Підзамче» у м. Львові [31]

*Транспортне сполучення***.** Через територію Підзамче проходять важливі транзитні транспортні потоки, зосереджені вздовж проспекту Чорновола та вулиці Б. Хмельницького. Найбільше транспортне навантаження припадає на перехрестя вулиць Хмельницького та Опришківської, оскільки саме ними здійснюється рух з північно-східних житлових районів у центральну частину міста (1860 автом./год.), а також на перехресті проспекту Чорновола та вул. Під дубом, якими відбувається рух з північних житлових районів у центр міста (1404 автом./год.). Обидва пункти є одночасно пунктами перетину транспортного бар'єру, яким служить залізнична лінія Львів – Броди. Автомобільний рух у районі є менш інтенсивним і складає в межах залізничної станції Львів – Підзамче та на перехресті вулиць Замарстинівська і Хмельницького 514 та 516 автомобілів на годину.

Стан навколишнього природного середовища території оцінюється як негативний. Основними видами забруднення середовища є:

- викиди в атмосферне повітря, спричинені концентрацією промислових об'єктів на території, передбачуваній для ревіталізації, та в її оточенні (безпосередньо на території Підзамче функціонує 7, а в радіусі 1 км від меж території ще 53 промислових підприємства);

- відходи від звалищ небезпечних відходів, яких на території Підзамче та навколо неї розміщено шість із 18 існуючих на території Львова. Крім того, тут найбільша концентрація подібних звалищ у масштабі міста;
- шум, спричинений високою інтенсивністю руху автомобільного і залізничного транспорту, зокрема вантажними перевезеннями на залізниці.

Функціональне використання території. На сьогодні дві найважливіші функції району — промислова і житлова. Частка земель промисловості становить 34,3% території району. Територія Підзамче та прилеглі до неї території є одним з чотирьох основних осередків промислового виробництва у місті з огляду на кількість розташованих на них промислових об'єктів. Це т.зв. північна промислова зона. Житлову функцію виконують чисельні будинки, переважна більшість яких побудована наприкінці XIX ст. та в першій половині XX ст. Кількість будинків — 676 (серед яких 320 житлових). Територія Підзамче виконує важливі для міста в цілому транспортні функції (залізнична станція «Підзамче», дороги виїзду з центру міста, трамвайна лінія тощо). Інші функції, зокрема обслуговуюча, безпосередньо пов'язані з основними транспортними маршрутами, що проходять через територію району. На території Підзамче зосереджені заклади, які надають громадські послуги, — охорони здоров'я (лікарні та поліклініки), послуги в сфері освіти (вищі та середні навчальні заклади), а також кінотеатр та будинок культури. Сектор комерційних послуг зорієнтований переважно на локальних мешканців.

Історична та культурна спадщина району Підзамче. Територія «Підзамче» — один з найдавніших районів Львова, який ще у XIX ст. був територією, де стрімко розвивалась промисловість. До 1930 р. ця територія знаходились поза межами міста, відповідно, земельна рента тут була значно меншою. Після II світової війни згідно з положеннями політики індустріалізації в країнах СРСР у місті відбувається швидкий розвиток таких галузей промисловості, як: машинобудівна, металургійна, хімічна та електротехнічна, що змінює просторово-функціональну структуру міста, а також район Підзамче — істотно збільшено промисловий потенціал району, зокрема, шляхом розташування тут нових промислових підприємств. Сьогодні на території є 29 історичних об'єктів, які займають площу 24,5 га (33,8% від загальної площі), що внесені до Списку ЮНЕСКО. В безпосередній близькості від цієї території розташовані історичні об'єкти промислового призначення, а саме будівлі колишньої фабрики повидла на вул. Хмельницького, 124, будівлі колишнього горілчаного заводу Бачевського на вул. Хмельницького, 114–116. Обидва ці об'єкти важливий елемент історичної спадщини і підтверджують ідентичність району Підзамче. Найважливішою пам'яткою архітектури району є церква св. Параскевії на вул. Хмельницького.

Додаток Ж

Центр міста

- є епіцентром проведення загальноміських свят та фестивалів.
- Традиція зібрання для вирішення проблем місцевих громад практично відсутня, натомість спостерігається практика зібрань в місті, коли протести скликаються переважно для засвідчення позиції щодо процесів та дій влади.
- закладів торгівлі та громадського харчування стали символом міського простору яке одночасно виступає і територією спілкування, і зоною відпочинку і територією теристичного інтересу.

Парки

- сновне місце проведення більшості міських свят, місцем відпочинку і розваг сімен з дітьми (єдина у Львові зона атракціонів для дітей); •місця для розважальних заходів для дітей і дорослих (атракціони, тенісний корт, алеї дія прогулянок), формується традиція проведення фестивалів, концертів, інших видів активностей •проведення народних святкувань та масових гулянь.

Ринки

- Ринки •Продуктові (що спеціалізуються на продажу сільськогосподарської продукції); •Спеціалізовані («Вернісаж» і Книжковий ринок) ринки спеціалізуються на продажу картин, художніх виробів, сувнірів.антнкваріату. книжок тощо і
- стали популярними місцями відвідування як жителів міста, так і туристів.

Торгово-розважальні центри

- оргово-розважальні центри
- розмішені переважно на вїздах у місто. їх активне будівництво розпочалось після 2000 р.;
- поєднують торгову, розважальну функції, послуги (нотаріальні, банківські і поштові послуги), а також можуть діяти дитячі садки та гуртки за тематичними напрямами.
- є точками локалізації нових стилів життя. стають зручним, безпечним середовищем для проведення дозвілля;

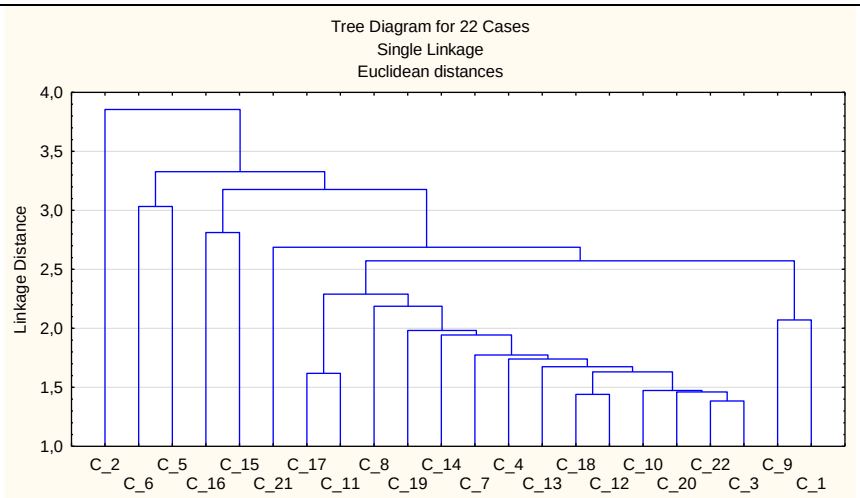
Прибудинкові

- набуває важливого значення у зв’язку з прийняттям на законодавчому рівні вимог щодо об’єднання співласників багатоквартирних будинків з метою спільного користування, утримання та управління своїм будинком та прибудинковою територією;
- для реалізації цього права необхідний консенсус, досягнення якого зумовлює часті взаємодії і щільні міжособистісні контакти), оскільки зумовлені не лише задоволенням потреб відпочити та поспілкуватись з сусідами, а необхідністю вирішення проблем спільного проживання та благоустрою прибудинкових територій.

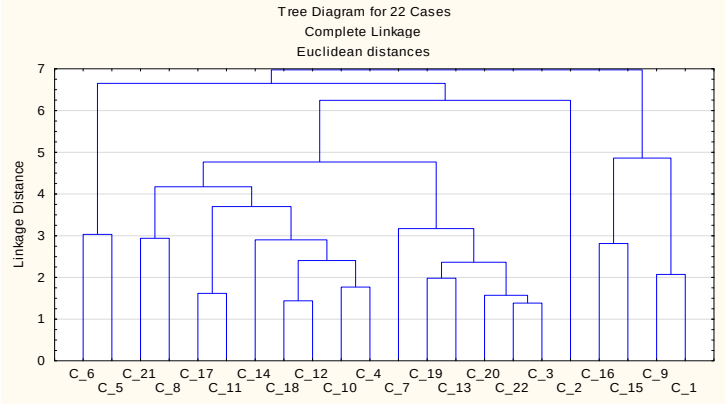
Рис.Ж.1. Соціокомунікаційний чинник у просторовій організації та розвитку урбанізованих систем (на прикладі м.Львова)

*Джерело: згруповано автором

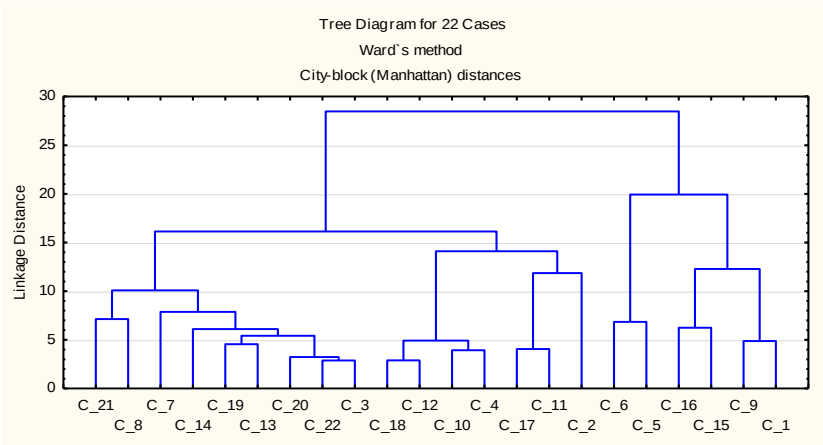
Додаток 3



а) метод одинарного зав’язку (Евклідова відстань)

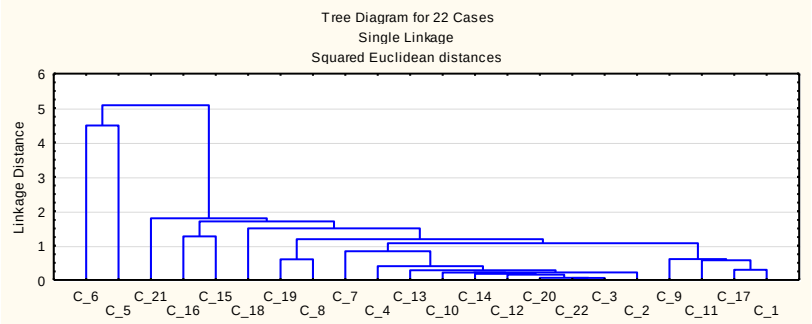


б) метод повного зав’язку (Евклідова відстань)

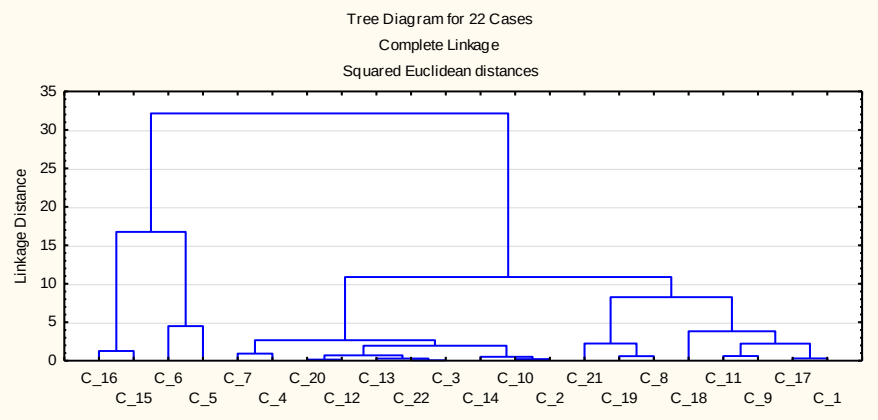


в) метод Варда (Менхетенська відстань)

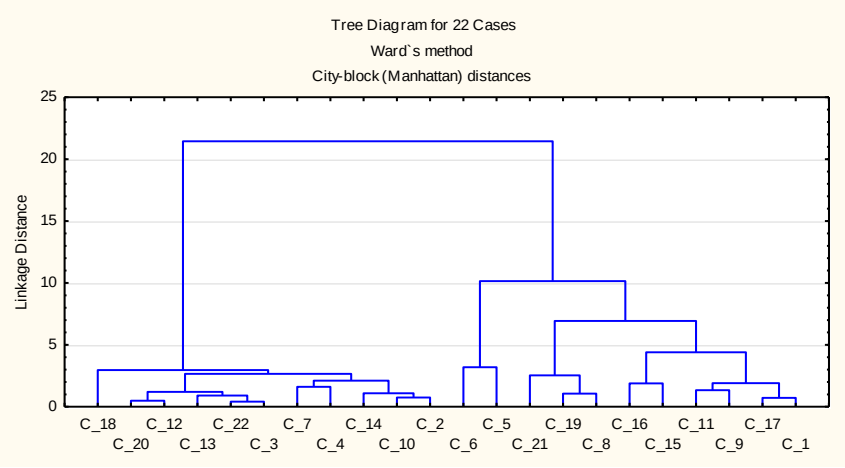
Рис. 3.1. Результат застосування функцій, які реалізують різні види ієрархічного кластерного аналізу для стандартизованих значень динаміки індикаторів



а) метод одинарного зав’язку (Евклідова відстань)

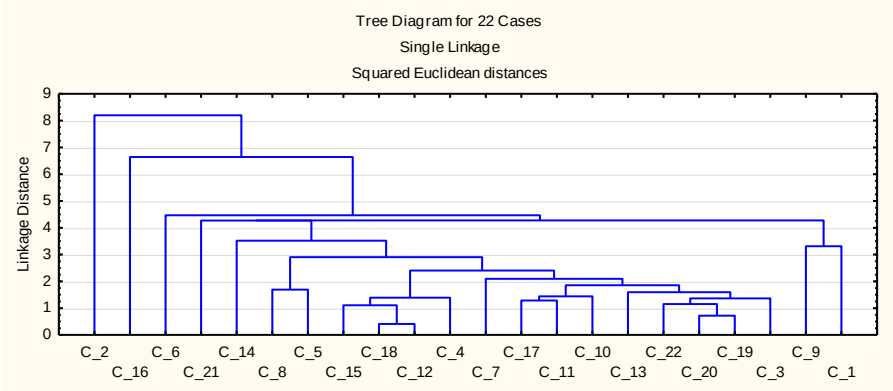


б) метод повного зав’язку (Евклідова відстань)

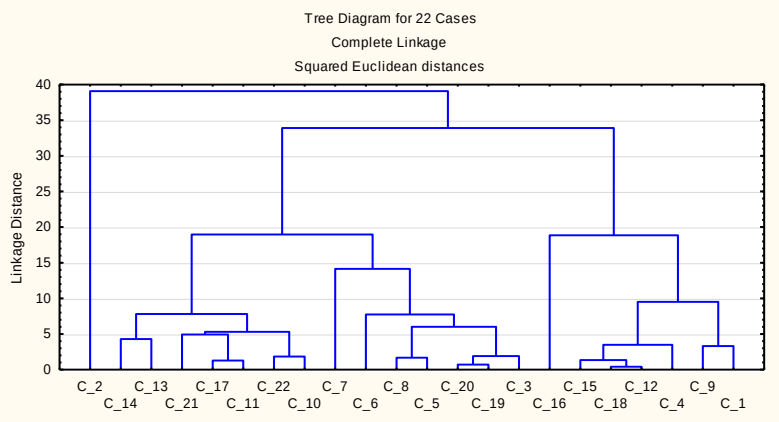


в) метод Варда (Менхетенська відстань)

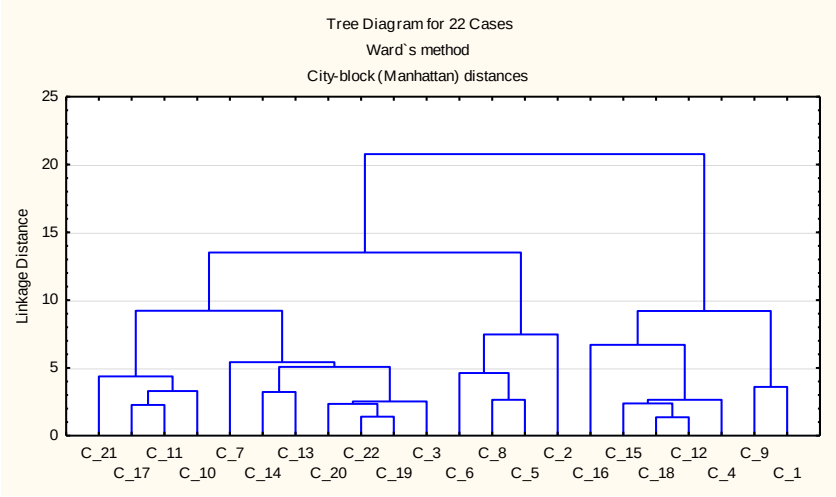
Рис. 3.2. Результат застосування функцій, які реалізують різні види ієрархічного кластерного аналізу для стандартизованих значень динаміки демографічних індикаторів



а) метод одинарного зав’язку (Евклідова відстань)

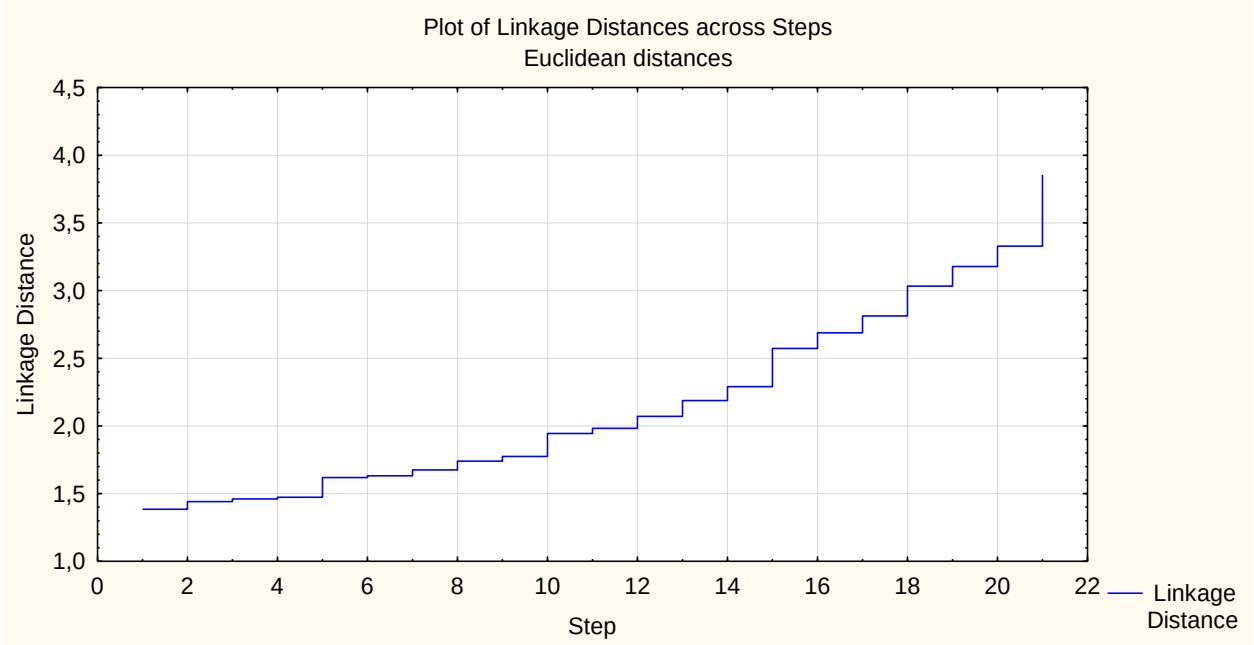


б) метод повного зав’язку (Евклідова відстань)

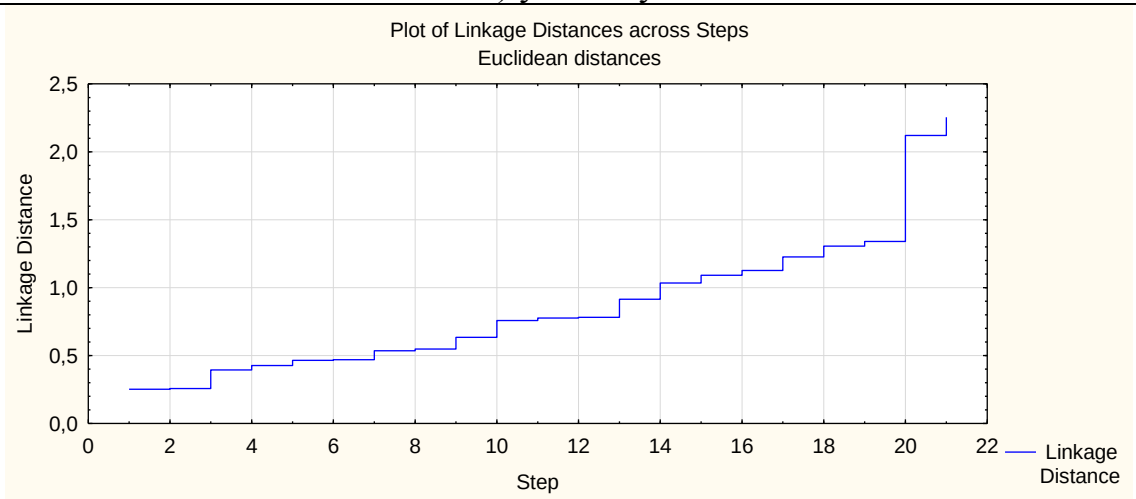


в) метод Варда (Менхетенська відстань)

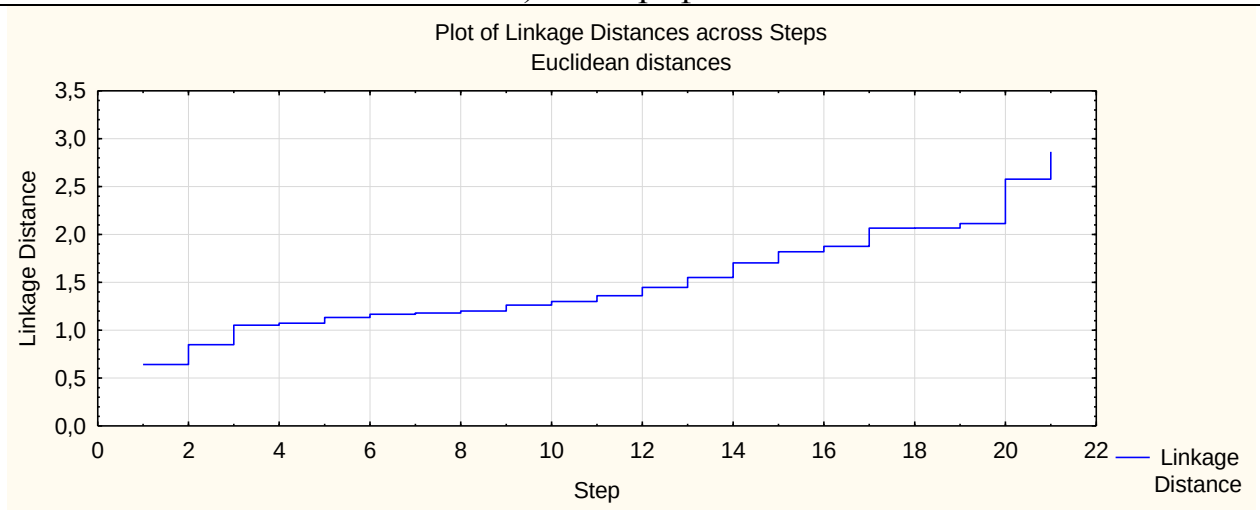
Рис. 3.3. Результат застосування функцій, які реалізують різні види ієрархічного кластерного аналізу для стандартизованих значень динаміки соціально-економічних індикаторів



а) у цілому



б) демографічні



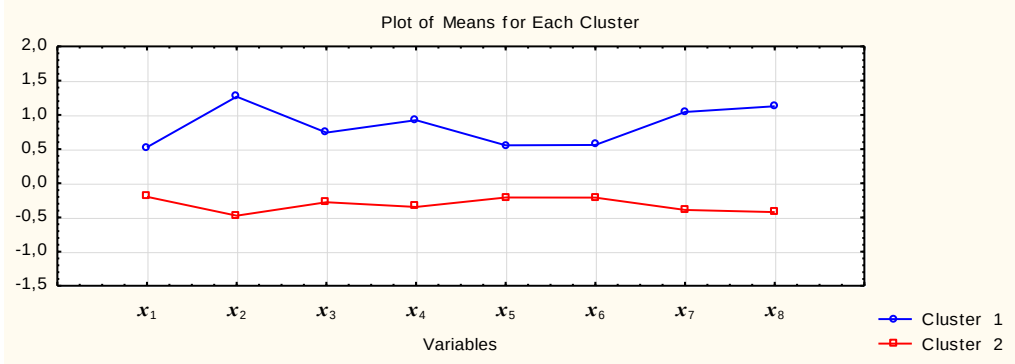
в) соціально-економічні

Рис. 3.4. Графіки об’єднання урбанізованих систем у розрізі індикаторів динаміки і їх блоків

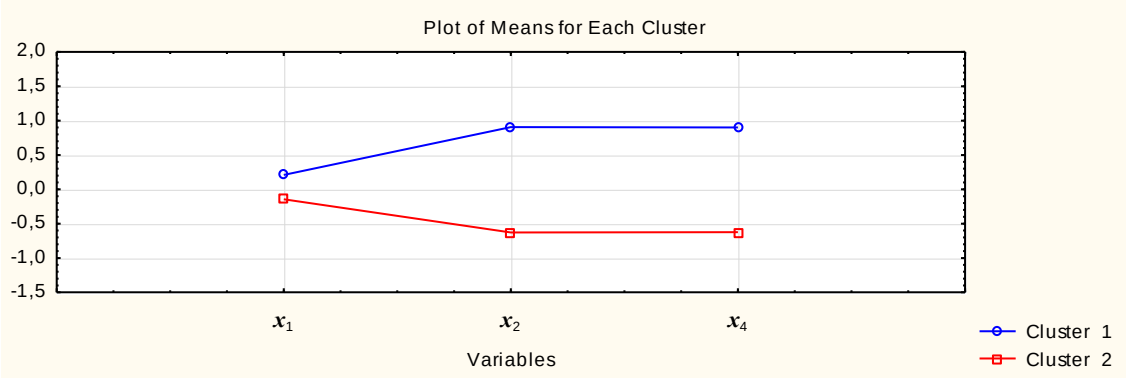
Таблиця 3.1

Метрика вкладу показників в об’єднання урбанізованих систем (signif. – p)

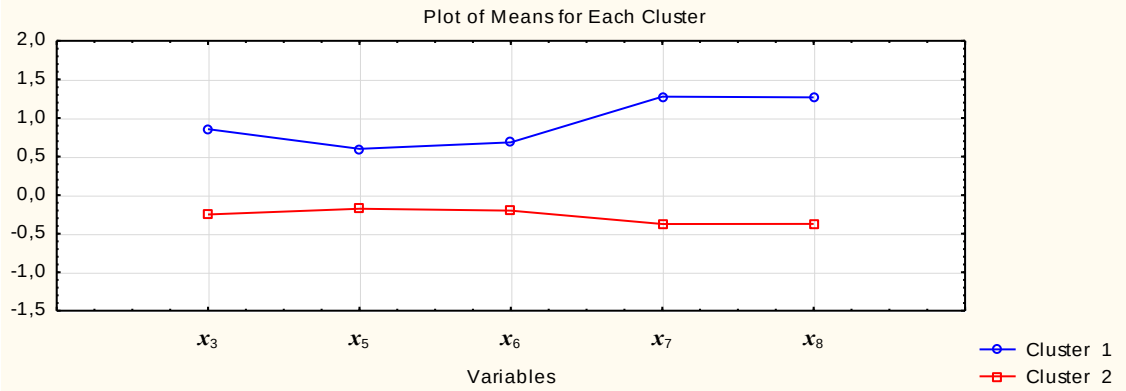
x_1	x_2	x_4	x_3	x_5	x_6	x_7	x_8
Усі показники							
0,000923	0,000305	0,002820	0,723154	0,013863	0,016150	0,020226	0,666288
Демографічні			Соціально-економічні				
0,000355	0,000103	0,001395	0,587513	0,706963	0,000002	0,000127	0,274269



а) у цілому



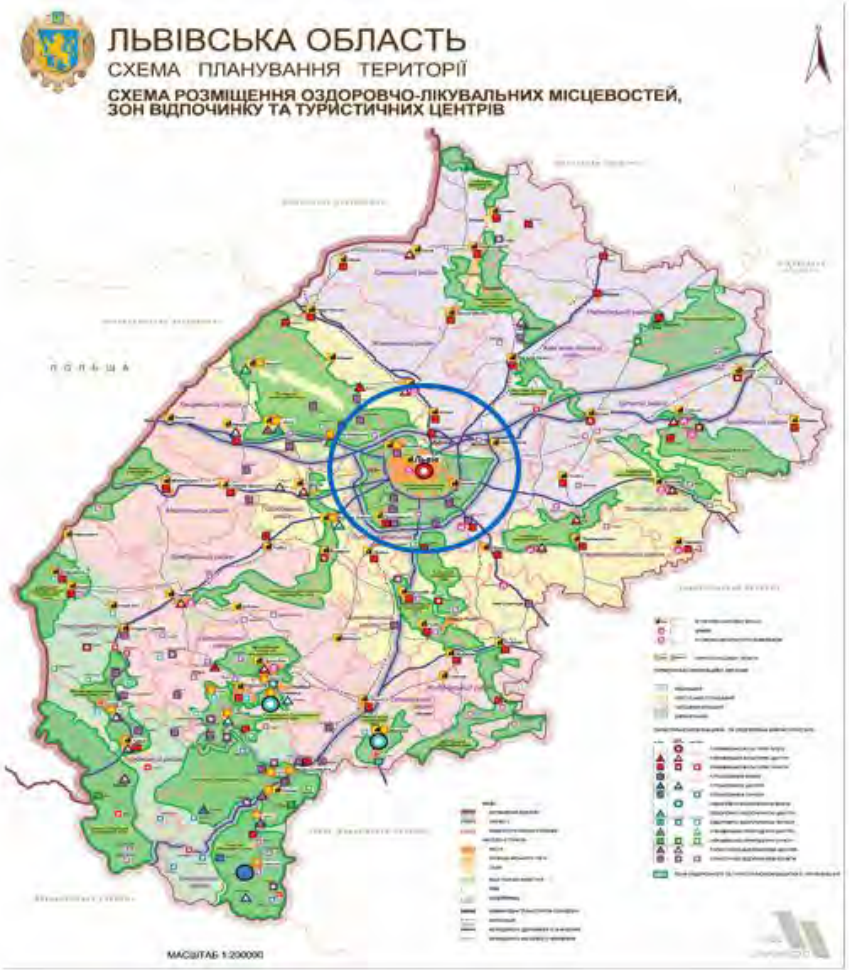
б) демографічні



в) соціально-економічні

Рис. 3.5. Осереднені значення стандартизованих значень у розрізі кластерів України для блоків індикаторів стану розвитку урбанізованих систем

Додаток И



Тип I	Високий рівень активності процесів урбанізації Віддаль від Львова – 10 км Виконання рекреаційних функцій – понад 65 років Дрібна структура ділянок переосвоєння Розвиток господарських та закладів послуг Приклади Брюховичі, Винники, Наварія
Тип II	Середній рівень активності процесів урбанізації Віддаль від Львова – 15 км Виконання рекреаційних функцій – понад 40 років Низька щільність населення Більшавеличина ділянок урбанізації
Тип III	Низький рівень активності процесів урбанізації Віддаль від Львова – 20 км Виконання рекреаційних функцій – понад 30 років Мала людність сіл і малий наплив мігрантів Низька господарська активність
Тип IV	Інтенсивно урбанізуються під рекреаційні Значна віддаль від Львова – понад 25 км Починають розвиватись рекреаційні функції Значно заліснені Мала кількість постійних мешканців сіл Значна кількість садово-городніх ділянок

Активація Windows
Перейдіть до розділу "Настрой

Рис. И.1. Характеристика територій Львівської агломерації з різним рівнем активності процесів урабанізації

*Джерело: згруповано автором

ДЕРЖАВНА УСТАНОВА
"ІНСТИТУТ РЕГІОНАЛЬНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ
ІМЕНІ М.І.ДОЛІШНЬОГО НАН УКРАЇНИ"
Вх. № 25-03 2021 р.

МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ, ТОРГІВЛІ ТА СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ
(Мінекономіки)

вул. М. Грушевського 12/2, м. Київ, 01008 тел. (044)200-47-53, факс (044)253-63-71
E-mail: meconomy@me.gov.ua, http://www.me.gov.ua, код ЄДРПОУ 37508596

На № _____ від _____

Державна установа «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»

вул. Козельницька, 4,
м. Львів
79026

Міністерство розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України розглянуло науково-аналітичну записку «Зауваження та пропозиції до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо продажу земельних ділянок державної та комунальної власності або прав на них (оренди, суперфіцію, емфітевзису) через електронні аукціони» (реєстраційний № 2195 від 01.10.2019), яка надійшла листом від 16.02.2021 № 1/60, та в межах компетенції повідомляє.

Пропозиції Державної установи «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України» прийнято до уваги.

Разом з тим, згідно із статтею 75 Конституції України єдиним органом законодавчої влади в Україні є парламент – Верховна Рада України.

Висновком Комітету Верховної Ради України з питань аграрної та земельної політики від 05.02.2021 рекомендовано Верховній Раді України прийняти проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо продажу земельних ділянок державної та комунальної власності або прав на них (оренди, суперфіцію, емфітевзису) через електронні аукціони» (реєстр. № 2195 від 01.10.2019), внесений народними депутатами України Підласою Р. А., Мовчаном О. В., Сольським М. Т. та іншими, в другому читанні та в цілому як Закон.

Разом з цим інформуємо, що під час розгляду законопроекту на пленарному засіданні Верховної Ради України Мінекономіки візьме участь у його супроводі.

Заступник Міністра **Тарас ВИСОЦЬКИЙ**

Землiна О.І. 2004773*4063

ДЛЯ ДОКУМЕНТІВ

ДОКУМЕНТ СЕД Мінекономіки АСКОД
Сертифікат 58E2D9E7F900307B0400000056792C00F54E8700
Підписувач Висоцький Тарас Миколайович
Дійсний з 19.08.2020 10:31:12 по 19.08.2022 10:31:12

Мінекономіки
2852-06/16183-07 від 15.03.202
16:57:34

УКРАЇНА
ЛЬВІВСЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ДЕПАРТАМЕНТ ЕКОНОМІЧНОЇ ПОЛІТИКИ
ЄДРПОУ 38557560, 79008, м. Львів, вул. В. Винниченка, 18 тел. 261- 21-55, факс 235-60-80
E-mail: deploda@loda.gov.ua

від 13.05.21 № 1-52/233 На № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційної роботи

ЛИСЯК НАТАЛІЇ МИХАЙЛІВНИ

Розглянувши основні результати наукового дослідження Лисяк Н.М. щодо обґрунтування механізмів соціально-економічного розвитку урбанізованих систем, повідомляємо, що основні результати дисертаційної роботи, зокрема ті, що стосуються аналізу та оцінки реалізації стратегічних цілей у розвитку міст і територій Львівської області, заслуговують на позитивну оцінку.

Водночас, беручи до уваги зміни в системі планування, запроваджені у 2020 році Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» від 17 червня 2020 року № 711-IX, запропоновані в роботі практичні рекомендації щодо обґрунтування підходів комплексного просторового та економічного планування розвитку територіальних громад, їх поєднання для ефективного управління територіями, можуть бути враховані і використані при підготовці стратегічних планувальних документів у Львівській області.

Директор **Степан КУЙБІДА**

ЧЕРВОНОГРАДСЬКА РАЙОННА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

пр.Шевченка, 19, к.202, м.Червоноград, 80100, тел.(03257) 7-20-20, факс (03257) 7-20-10
e-mail: chervonogradrda@loda gov.ua, Код ЄДРПОУ 44265757

№ 81-346 08.05.2021
_____№ _____ На № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

Лисяк Наталії Михайлівни

«Теоретико-методологічні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем»

Розглянувши результати наукового дослідження Лисяк Н.М. щодо теоретико-методологічних засад інтегрованого розвитку урбанізованих систем повідомляємо, що опрацьовані в дисертації рекомендації та методичні рекомендації та висновки щодо аналізу, оцінки потенціалу територіальних громад, виявлення ключових проблем та обгрунтування рішень щодо економічних, соціальних і просторових пріоритетів розвитку територій є важливими при підготовці стратегій і програм соціально-економічного і просторового розвитку територіальних громад, адміністративно-територіальних одиниць вищого рівня (районів, областей).

В дисертаційному дослідженні значна увага приділена дослідженню сучасного комплексу основних планувальних документів на місцевому рівні, за яким можна було б сформувати збалансовану модель територіального простору: Комплексний план планування територій територіальних громад, Концепція інтегрованого розвитку територій територіальних громад та Стратегія розвитку.

Особливий інтерес становлять пропозиції використання фінансово-економічних, соціально-інституційних і територіально-планувальних механізмів реалізації цілей і пріоритетів стратегій соціально-економічного розвитку територій.

Проблеми сучасних проявів урбанізації все більше вказують на те, що більшу увагу необхідно приділяти інтегрованому розвитку сільських територій, так як урбанізовані системи навколо великих, а тепер і середніх і навіть менших міст, не сприяють рівномірному гармонізованому розвитку територій, відбувається перетікання трудових, інвестиційних та інших ресурсів у великі урбанізовані міста, збіднюючи при цьому інші території.

Дослідження, положення, висновки та пропозиції дисертаційного дослідження можуть бути використанні при розробленні Стратегічних планів розвитку територій, застосовані для пошуку підходів щодо покращення ефективності управління територіальними одиницями на різних рівнях.

Голова **Андрій ДЯЧЕНКО**

Асоціація міст України
Всеукраїнська Асоціація органів місцевого самоврядування
Львівське регіональне відділення

Association of Ukrainian Cities
All Ukrainian association of local governments
Lviv regional office

№38
від 07 липня 2021 року

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

Лисяк Наталії Михайлівни

«Теоретико-методологічні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем»

Виконавча дирекція Львівського регіонального відділення Асоціації міст України розглянула дослідження Лисяк Н.М. щодо теоретико-методологічних засад інтегрованого розвитку урбанізованих систем та повідомляє, що основні висновки, викладені в дисертації, оцінені позитивно, а практичні пропозиції і рекомендації запропонованого методичного інструментарію забезпечення взаємозв'язку між соціально-економічними і просторовими пріоритетами розвитку урбанізованих систем шляхом обґрунтування моделі інтегрованого розвитку, використані при підготовці інформаційно-аналітичних матеріалів і стратегічних програмних матеріалів з розвитку міст України.

Особливий інтерес у Львівського регіонального відділення Асоціації міст України викликали запропонована в роботі методологія дослідження взаємозв'язків та виявлення неузгодженостей між соціально-економічними і просторовими пріоритетами розвитку міст, а також комплекс механізмів соціально-економічного розвитку та пропозиції щодо їх застосування в практиці міст України.

Виконавчий директор
Львівського РВ АМУ

Василь Абаімов

Україна, 79013 м. Львів
вул. Генерала Чупринки, 5
тел. (032) 238-92-94
тел./факс (032) 236-70-87
e-mail: lvivrbauc@gmail.com

5, Heneral'a Chuprynky Str.,
Lviv 79013 Ukraine
tel.(032) 238-92-94
tel.fax (032) 236-70-87
e-mail: lvivrbauc@gmail.com

Львівська міська рада
Департамент економічного розвитку
79008, м. Львів, пл. Ринок, 1, тел/факс: (032) 254-60-57

17.05.2021 № 23-вих-40327 На № _____ від _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів дисертаційного дослідження на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук

Лисяк Наталії Михайлівни

«Теоретико-методологічні засади інтегрованого розвитку урбанізованих систем»

Розглянувши основні результати дисертаційного дослідження Лисяк Н.М. як механізмів обгрунтування соціально-економічних засад розвитку урбанізованих систем, повідомляю, що основні висновки, викладені в дисертації оцінені позитивно, а практичні пропозиції і рекомендації для аналізу, оцінки та обгрунтування стратегічних і локальних рішень можуть бути використані при підготовці інформаційно-аналітичних матеріалів і стратегічних програмних документів з просторового і соціально-економічного розвитку Львівської об'єднаної територіальної громади.

На особливу увагу заслуговують запропоновані в роботі пропозиції та висновки щодо обгрунтування фінансово-економічної моделі урбанізованих систем та механізму формування агломераційних утворень. Зазначені підходи є важливими для вирішення проблем, що існують у відносинах міста і прилеглих територій, дозволяють по новому сформувати підходи до організації інфраструктурних мереж, використання земельно-ресурсного потенціалу, підвищення з метою стимулювання використання власного потенціалу територій.

Директор департаменту І. Кулинич