

**Київський національний університет
імені Тараса Шевченка**

ISSN 2413-7154 (Print)

ISSN 2413-7553 (Online)



ЕКОНОМІЧНА ТА СОЦІАЛЬНА ГЕОГРАФІЯ

**Випуск 87
2022**

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

ЕКОНОМІЧНА ТА СОЦІАЛЬНА ГЕОГРАФІЯ

НАУКОВИЙ ЖУРНАЛ

Заснований у 1966 р.

ВИПУСК 87

Київ-2022

TARAS SHEVCHENKO
NATIONAL UNIVERSITY OF KYIV

EKONOMICHNA TA SOTSIALNA GEOGRAFIYA

SCIENTIFIC JOURNAL

Since 1966

VOLUME 87

Kyiv-2022

ББК 65.04

- Науковий збірник під назвою «Економічна географія» заснований у січні 1966 р.
- Зареєстрований Міністерством юстиції України 22 жовтня 2009 р. (наказ № 1924/15)
- Постановою Президії ВАК України № 1-01/10 від 13 грудня 2000 р. включений до Переліку фахових періодичних наукових видань за спеціальностями «Географічні науки».
- Поновлено у Переліку фахових видань Атестаційною колегією МОН України, наказ МОН України № 515 від 16 травня 2016 р.
- Включено до переліку наукових фахових видань України з присвоєнням категорії «Б», наказ МОН України № 1643 від 28 грудня 2019 р.
- Видавець: Київський національний університет імені Тараса Шевченка.

Економічна та соціальна географія / [Ред. кол.: К.В.Мезенцев (гол. ред.), О.М. Гнатюк (відп. ред.) та ін.]. 2022. Вип. 87. 84 с.

Науковий журнал “Економічна та соціальна географія” висвітлює актуальні питання теорії, методології й методики суспільної географії, а також прикладні здобутки у цій галузі. Журнал вміщує також інформацію про видатних учених та педагогів, історичні пам’ятні дати, огляди та рецензії, хроніку подій. Місія журналу: сприяння поширенню географічних знань та географічного мислення, створення платформи для обміну знаннями, результатами досліджень, теоріями та поглядами серед науковців-географів.

Редакційна колегія:

Головний редактор: Мезенцев К.В., д. геогр. наук, проф.; *Київський національний університет імені Тараса Шевченка*

Відповідальний редактор: Гнатюк О.М., к. геогр. наук; *Київський національний університет імені Тараса Шевченка*

Члени редакційної колегії:

Арслан М., д. геогр. наук, проф; *Казахський національний університет імені аль-Фарабі, Алмати, Казахстан*

Бартошевич Б., д. геогр. наук, проф; *Лодзький університет, Польща*

Бурнейка Д., д. геогр. наук; проф.; *Вільнюський університет, Литовський центр соціальних досліджень, Інститут суспільної географії та демографії, м. Вільнюс, Литва*

Запотоцький С.П., д. геогр. наук, проф.; *Київський національний університет імені Тараса Шевченка*

Камінська В., д. геогр. наук; *Університет Яна Кухановського, м. Кельце, Польща*

Карачоні Д., д. геогр. наук; *Угорська академія наук, м. Будапешт, Угорщина*

Кріс’яне З., д. геогр. наук, проф.; *Латвійський університет, м. Рига, Латвія*

Мельничук А.Л., к. геогр. наук, доц.; *Київський національний університет імені Тараса Шевченка*

Адреса редакційної колегії: м. Київ, МСП-680, проспект Академіка Глушкова, 2, Київський національний факультет імені Тараса Шевченка, географічний факультет, кафедра економічної та соціальної географії.

Тел. (044) 521-32-24, (044) 521-35-79; e-mail: editor@bulletin-esgeograph.org.ua

Офіційний веб-сайт: <http://bulletin-esgeograph.org.ua>

© Київський національний університет імені Тараса Шевченка, 2022

Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya: K. Mezentsev, O. Gnatiuk, et al. (Eds.), 2022, Vol. 87, 84 p.

Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya (Economic and Social Geography) is an academic journal published since 1966 that focuses on current issues of both theoretical and empirical aspects of human geography. In particular, Journal's scope covers economic, social and cultural geography, behaviour and perceptual geography, regional science and policy, spatial planning, geo-demographics and labour market developments, environmental issues, modern spatial transformations. The Journal also published scientific reviews, as well as the reports about outstanding scientists and educators, important historical dates and events.

Publisher: Taras Shevchenko National University of Kyiv

Editorial Board:

Editor-in-Chief: Kostyantyn MEZENTSEV, *Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine*

Executive Editor: Oleksiy GNATIUK, *Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine*

Editors:

Mehmet ARSLAN, *Al-Farabi Kazakh National University, Almaty, Kazakhstan*

Bartosz BARTOSIEWICZ, *University of Łódź, Poland*

Donatas BURNEIKA, *Institute of Human Geography and Demography, Vilnius University, Lithuania*

Wioletta KAMIŃSKA, *Institute of Geography, Jan Kochanowski University in Kielce, Poland*

Dávid KARÁCSONYI, *Geographical Institute, RCAES, Hungarian Academy of Science, Budapest, Hungary*

Zaiga KRISJANE, *University of Latvia, Riga, Latvia*

Anatoliy MELNYCHUK, *Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine*

Sergii ZAPOTOTSKYI, *Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine*

Editorial Board Address: Kyiv, MSP-680, Prospekt Akademika Hlushkova 2a, Taras Shevchenko National University of Kyiv, Faculty of Geography, Department of Economic and Social Geography.

E-mail: editor@bulletin-esgeograph.org.ua

Official website: <http://bulletin-esgeograph.org.ua>

© Taras Shevchenko National University of Kyiv, 2022

TRANSITION AND URBAN TRANSFORMATIONS IN POST-SOVIET PERSPECTIVE: APPROACHES AND CONCEPTUALIZATION

Olena DENYSENKO

*Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine
denysenko.olen.a@gmail.com*

Abstract: This paper explores current debates on post-socialist transition and transformations, focusing on their spatial dimension and conceptualization of the urban transformations. We analyze the evolution of approaches and current discussions around transition as such and post-socialist transition in particular, the relationships between transition and transformations along with their spatial outcomes, and define the main types of restructuring in the course of spatial transformations.

In this paper, we illustrate transition as temporal and methodological frame and provide an overview of ideas on its ending, relevance and usefulness, interpreting post-socialist transition as fundamental societal changes of political regime, economy, institutions and space, which are taking place simultaneously. We argue that urban transformations as spatial projection and outcome of the post-socialist transition could be interpreted through the lens of restructuring – the process of socialist structures updating under which old structures are transforming, supplementing with new elements, and therefore new structures are gradually developing as a reflection of the new ideologies and spatial practices. We distinguish and analyze three main types of urban space restructuring in the post-socialist perspective – functional, morphological and institutional, which, interacting, illustrate the key changes of the post-socialist urban spaces. Such interpretation of spatial transformations could be useful for understanding different dimensions of spatial dynamics, providing deeper contextualization and giving comparative perspective on spatial outcomes.

Key words: transition, post-socialism, urban transformations, restructuring, structures.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.87.6-13>

UDC: 911.375

Received: May 10, 2022.

Revised: June 22, 2022.

Accepted: June 27, 2022.

ТРАНЗИТНІСТЬ І ТРАНСФОРМАЦІЇ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ У ПОСТРАДЯНСЬКІЙ ПЕРСПЕКТИВІ: ПІДХОДИ ТА КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЯ

Олена ДЕНИСЕНКО

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна
denysenko.olen.a@gmail.com*

Анотація: Просторові трансформації – одна з ключових концепцій перетворення міського простору у постсоціалістичній перспективі, проте в багатьох аспектах вона лишається недостатньо представлена в українському географічному дискурсі, а процеси просторових трансформацій недостатньо концептуалізовані, зокрема, для досвіду тривалих багаторічних перетворень. Стаття спрямована на аналіз та концептуалізацію трансформацій і транзитності, спираючись, з одного боку, на традиції їх визначення та переосмислення з перспективи постсоціалістичної транзитності, а також практики трансформацій в українських містах протягом останніх десятиліть, з іншого боку.

У статті розкриваються категорії «транзитності» та постсоціалістичної транзитності, дебати довкола їх визначення та основні підходи, а також еволюція уявлень про транзитність як методологічну парадигму та її актуальність в контексті дискусій про завершення постсоціалізму. Окремий акцент зроблений на «просторовості» транзитності – теоретизації змін простору у постсоціалістичній перспективі та традиції її відображення, а також концептуалізації просторових трансформацій. Спираючись на узагальнення досвіду трансформацій міського простору в українських містах та традиції аналізу транзитності крізь призму реструктуризації, просторові трансформації визначаються як результат перетворення основних типів структур – функціональної, морфологічної та інституційної.

Ключові слова: транзитність, постсоціалізм, просторові трансформації, реструктуризація, структури.

Вступ. Переважно зміни міського простору у регіоні Центральної та Східної Європи в останні десятиліття розглядають передусім крізь призму транзитності, постсоціалізму та постсоціалістичних трансформацій, зважаючи, як на їхні масштаби та всеохопність, так і довгострокові наслідки для контексту перетворення міського середовища, змін міської політики та уявлень про неї. Саме контекст постсоціалістичних трансформацій став визначальним для аналізу перетворень міського простору, пошуку нових концепцій планування та організації території впродовж десятиліть, а постсоціалістична транзитність, відповідно, незмінно розглядається як своєрідний вододіл, що виявив визначальний вплив на процеси перетворення міського середовища у регіоні у 1990-х та 2000-х та в певних формах «спадщини» продовжує здійснювати такий вплив і сьогодні.

Різноманіття трансформаційних процесів, їх багаторівневий характер та накладання сприяли концептуалізації цих процесів – у форматі концепції множинних трансформацій, що підкреслює їх багаторівневу структуру та взаємний зв'язок (Sýkora and Bouzarovski, 2012), а також «гібридної просторовості транзитності» (Golubchikov et al., 2014) та «зомбі-соціалізму» (Chelcea and Druță, 2016), що апелюють до складних форм поєднання неолібералізму і спадщини соціалістичного минулого. Водночас будь-які трансформації в літературі передусім розглядаються крізь призму транзитності та підходів до її трактування: спочатку сформувалася традиція їх аналізу в контексті політичних процесів і транзитності до демократії (див. Diamond et al., 2014; Plattner, 2014), пізніше постсоціалістичної транзитності та її вимірів (Offe, 1991; Kuzio, 2001), прояву наслідків другого покоління транзитності та їх концептуалізації (Kollmorgen, 2013), посилення методологічних рамок постколоніальної чи посттоталітарної транзитності для постсоціалістичного контексту (Stenning and Hörschmann, 2008; Badescu, 2016), популяризації уявлень про нові форми транзитності, як транзитність до екологічної стійкості (Rohracher and Späth 2014; Ehnert et al. 2018).

Хоча визначення міст регіону як постсоціалістичних чи «міст після транзитності» та їх дослідження крізь призму постсоціалізму в останні роки зустрічає дедалі більше критики, як у контексті «завершення постсоціалізму» (Müller, 2019), недостатньої інтеграції до глобального дискурсу (Sjöberg, 2014; Ferenčuhová and Gentile, 2016; Chelcea et al., 2021) та перифералізації регіону в такий спосіб (Tuvikene, 2016; Gentile, 2018), проте для українського контексту міських трансформацій і апеляція до транзитності, і використання методологічних рамок постсоціалістичних трансформацій в багатьох аспектах є релевантними та важливими для формування нових моделей «вироблення простору», які базуються на участі і взаємодії

багатьох суб'єктів, узгодженні їх інтересів, розвитку і посиленні ролі відповідних інструментів – як таких, що докорінно відрізняються від типових соціалістичних та усталених в українських містах транзитних моделей, недоліки яких є доволі очевидними.

Дана стаття покликана розкрити категорію просторових трансформацій як процесу реструктуризації міського простору, що супроводжується перетворенням кількох основних типів структур. При цьому стаття спирається на відображення сутнісного та методологічного зв'язку між категоріями «транзитності» та «трансформацій», їх еволюції та критики, а також сучасних дебатів довкола трансформаційних процесів та їх результатів.

Стаття вирішує наступні завдання: характеризує транзитність і її різні форми та відображає еволюцію уявлень про транзитність, аналізує основні концепції, пов'язані з трансформаціями міського простору для постсоціалістичного контексту, відображає зв'язок між транзитністю, трансформаціями та конкретними видами реструктуризації, розкриває категорію трансформацій через перетворення певних типів структур.

Методологія і дані. Стаття спирається на дослідження у сфері транзитності, у т. ч. транзитності як політичного процесу (Diamond et al., 2014; Plattner, 2014), постсоціалістичної транзитності (Offe, 1991; Kuzio, 2001; Kollmorgen, 2013; Golubchikov, 2016) та сучасних форм соціально-технічної транзитності (Rohracher and Späth, 2014; Ehnert et al., 2018), постсоціалізму (Stanilov, 2007; Hirt, 2013; Sýkora, 2015; Hirt et al., 2016; Mezentssev and Denysenko, 2018), постсоціалістичних трансформацій (Sýkora and Bouzarovski, 2012; Van Assche and Salukvadze, 2012; Kalyukin et al., 2015; Salukvadze and Van Assche, 2022) та соціології простору (Löw, 2018), що дає можливість розкрити еволюцію підходів та концепцій «транзитності» і «трансформацій», показати співвідношення між процесами транзитності і трансформацій та здійснити концептуалізацію просторових трансформацій міського простору, спираючись на наявні підходи, з одного боку, та досвід трансформації українських міст, з іншого боку. Така концептуалізація базується на локальному рівні трансформацій та відображає ключові зміни міського простору, типові для постсоціалістичних міст, що дозволяє здійснювати наступні порівняльні дослідження трансформацій для різних ділянок міського простору і міст, спираючись на пропонувану модель трансформаційних процесів.

Транзитність як явище, етап та методологічна рамка. Сьогоднішні уявлення про транзитність значно відрізняються від його первинного трактування як політичної категорії та нерозривно пов'язані з «транзитними країнами», «містами після транзитності» та постсоціалістичним простором, що змінив уявлення про транзитність та її форми,

значно розширивши методологічний потенціал концепції транзитності та її сприйняття. Починаючи з 2000-х років розуміння транзитності значно вийшло за рамки її розгляду як швидкої стадії інституційних реформ «на шляху до капіталізму» чи демократії у колишніх соціалістичних країнах, що подекуди визначається як нова, друга, генерація теорій транзитності, що значно змінили уявлення про неї, спираючись на досвід та результати транзитності 1990-х років (Kollmorgen, 2013). Сьогодні транзитність здебільшого розглядається крізь призму певного вододілу, що позначив ключові відмінності у організації соціально-політичної та економічної системи, а відповідно – продукуванні простору та формуванні всіх просторових процесів. З цих позицій, транзитність ми можемо розглядати і як концепцію та відповідну систему уявлень, що дозволяє з історичної, інституційної чи будь-якої іншої позиції трактувати зміни, зрушення та трансформації, що відбуваються у ході транзитності (методологічний вимір), а також як певний етап – проміжок часу, що позначає початок і завершення таких реструктуризацій (темпоральний вимір транзитності). Водночас множинний і системний характер змін періоду транзитності від соціалізму (як це буде показано нижче) дозволяє також розглядати третій вимір транзитності, що пов'язаний з багатовимірним процесом еволюційних змін ключових основоположних принципів певної системи та призводить до виникнення уявлення про нові форми транзитності.

Формування транзитності як концепції в її первинному політологічному трактуванні відбулося ще в 1970-1980-х рр. та пов'язане з іменами Д. Рустова та пізніше Г. О'Доннелла, Ф. Шміттєра та інших політологів, які розглядали зміну авторитарних режимів під час «третьої хвилі демократизації», а відповідно, транзитність розглядалася як процес зміни політичного режиму (O'Donnel et al., 1986) в контексті «транзитності до демократії». Саме таке сприйняття транзитності та її моделі спочатку лягло в основу підходів і щодо посткомуністичного простору, водночас породжуючи дебати щодо того, «наскільки вони є відповідними» (Diamond et al., 2014).

Оскільки зміни, що відбувалися у країнах Східної Європи, виходили значно далі за рамки «зміни політичних режимів» і стосувалися одночасно і «транзитності до демократії», і «транзитності до капіталізму», і передбачали докорінну трансформацію інституцій, управління та ідеологій, вони, безсумнівно, сформували складний і специфічний феномен транзитності та наступних соціальних і просторових трансформацій. З одного боку, відсутність чіткої моделі «транзитності до демократії» призвела до дискусій про «завершення парадигми транзитності» на межі 2000-х (Carothers, 2002) та її релевантності для відображення становлення демократії (нового політичного режиму як кінцевої мети транзитності). З іншого боку, багатовимірні зміни посткомуністичного простору переформатували уявлення про «подвійну

транзитність» як концепцію становлення демократії та ринку, яка повною мірою не описувала процеси у Східній Європі. Відповідно, виникла ідея «потрійної транзитності» (Offe, 1991), яка, крім демократизації та розбудови ринку, була доповнена ще одним виміром – становлення державності та інституцій. Саме ця модель і лягла в основу загальноновизнаних уявлень про посткомуністичну транзитність, яку Т. Кузьо запропонував доповнити ще одним, четвертим, виміром, розділивши аспекти державності і національного питання. Останнє в його трактуванні має включати ідентичність, національну єдність, питання регіоналізму і меншин, тим самим формуючи четвертий вимір транзитності (Kuzio, 2001).

Незалежно від того, в якій системі координат «вимірюється» і трактується транзитність, важливо підкреслити, що специфікою транзитності постсоціалістичного простору, безсумнівно, є різноманітність, складність і одночасний перебіг багатьох значимих процесів змін, що визначають цей період як етап «парадигмальних зрушень» – відносно короткий проміжок часу, протягом якого відбуваються значимі трансформації (Stanilov, 2007). При цьому уявлення про транзитність як явище, її виміри, впливи і ефекти транзитності значно доповнилися і ускладнилися в останні десятиліття, попри дебати щодо кінця релевантності парадигми транзитності на межі 2000-х рр. і дискусії про подальшу методологічну цінність постсоціалізму у 2010-х рр. і пізніше. Зокрема, «друга генерація» теорій транзитності і трансформацій спиралася на «змінені соціальні практики та нові виклики, у тому числі змінені ідеологічні дискурси» (Kollmorgen, 2013), що певною мірою змінило сприйняття транзитності і посилює її методологічний потенціал для трактування складних процесів і ефектів, у т. ч. довгострокових.

Серед найважливіших форм транзитності постсоціалістичного простору – посттоталітарна і постколоніальна транзитність. Хоча різні країни і регіони успадкували відмінний досвід і практики тоталітаризму та колоніалізму, втім навіть сьогодні постсоціалістичне місто (а особливо пострадянське) може розглядатися як «арена колоніальних і постколоніальних процесів, практик і зв'язків» (Badescu, 2016), що так чи інакше, у тій чи іншій формі продовжують існувати, у тому числі впливаючи на характер та форми реалізації трансформаційних процесів – від впровадження інституційних реформ і до перетворення окремих міських просторів. І якщо до останнього часу існувала певна ілюзія, що така «живучість» стосується лише різних форм постколоніалізму, тоді як посттоталітарна транзитність залишилася в минулому, проте початок повномасштабної військової агресії проти України засвідчує, що «посттоталітарний дискурс» (Holovko and Yakubova, 2021) все ще на порядку денному для країн і соціумів цього регіону.

Втілення різних форм транзитності на постсоціалістичному просторі і їх результати значною мірою є відображенням відмінностей у регіоні і так чи інакше пов'язане з попереднім етапом – побудови

соціалізму, його тривалості і сформованого режиму, досвіду і практик, що навіть в межах соціалістичного світу були доволі різними. Навіть попри «проголошену гомогенність соціалістичного суспільства, державний соціалізм мав значні відмінності на рівні структур, інституцій та культурного контексту» (Kollmorgen, 2013). Закономірно, що «процеси транзитності і (від)будова капіталізму у колишньому Східному блоці відбувалися дуже нерівномірно, як просторово, так і темпорально» (Berki, 2014), що, відповідно, спричинило появу «різних моделей трансформацій та варіантів посткомунізму» (Kollmorgen, 2013).

Якщо розглядати завершення транзитності як завершення розбудови (чи відбудови) державності, капіталізму і демократії (спираючись на термінологію концепції «потрійної транзитності»), то закономірно, що період такої відбудови (транзитності), серед іншого, безпосередньо залежить від тривалості та практик розбудови соціалізму, а чим довшим він був, тим закономірно довший проміжок часу необхідний для здійснення реструктуризацій та «відбудов», тим складнішим він є. Звідси – відмінності у темпах та результатах реформ та різних видах реструктуризацій і їх тривалості між країнами Центрально-Східної Європи, а також дискусії щодо завершення транзитності та трансформацій.

Зі вступом низки країн регіону до ЄС у 2004 р., що означало фактичне досягнення ними цілей з розбудови і демократії, і капіталізму, які визначалися як мета транзитності, дискусії про завершення транзитності і постсоціалізму стали дедалі голоснішими (Boyer and Yurchak, 2008; Müller, 2019), а питання «чи постсоціалізм нам все ще потрібен?» (Stenning and Hörschelmann, 2008) все більш гучними. Водночас А. Стеннінг та К. Горшелманн у 2008 р., як і низка інших дослідників пізніше (наприклад Sykora and Bouzarovski, 2012), визначали його як «завчасне та недоречне», обґрунтовуючи подальшу концептуалізацію постсоціалізму трьома причинами: потребою усвідомлення постсоціалістичного контексту регіону, існуючими викликами маргіналізації досвіду глобалізації поза західним світом та потребою усвідомлення впливу постсоціалізму на теоретизацію більш масштабно (Stenning and Hörschelmann 2008). По суті, лише одна з названих обставин апелює до внутрішньої специфіки і потреб регіону, тоді як дві інші пов'язані з теоретизацією загалом, спираючись на специфічний досвід постсоціалізму, що включає одночасну розбудову інституцій, переформатування соціальних відносин і реструктуризації простору, а відповідно, є унікальним досвідом масштабних змін протягом відносно короткого проміжку часу. Відповідно, постсоціалістичний простір і постсоціалістичні міста, продовжуючи відомий вислів про Центрально-Східну Європу як «ідеальну лабораторію» (Stanilov 2007) для дослідження фундаментальних зв'язків між ринком, політикою та державою, є «ідеальною лабораторією» для аналізу відношень і взаємодії між соціумом, політичними та економічними системами, інституціями та простором у процесі перетворення

кожного з них. З цих позицій ми можемо розглядати постсоціалістичну транзитність як унікальний досвід та етап фундаментальних змін соціуму, політичних та економічних систем, інституцій та простору, що відбуваються одночасно, та є результатом змін ключових принципів їх функціонування.

Хоча таке трактування постсоціалістичної транзитності підкреслює її нееволюційний, а революційний характер, адже всі наступні зміни були уможливлені Оксамитовою революцією та масовими протестами, що призвели до зміни політичних режимів та ідеологій, нові форми транзитності, що формуються в останні роки, апелюють до еволюційних змін. Вони не пов'язані з постсоціалістичним простором чи зміною політичних режимів, яка була невід'ємною ознакою попередніх форм транзитності, і стосуються, наприклад, транзитності до збалансованих міст та більш стійких спільнот (Rohracher and Späth, 2014; Stirling, 2015; Ehnert et al., 2018). У цьому процесі транзитності так само ключову роль займає розбудова інституцій та формування відповідної політики змін, вони також є множинними, проте значно менш масштабними, хоч і потребують залучення багатьох суб'єктів для досягнення цілей транзитності. До визначальних рис нових форм належить також роль локальних спільнот і локального рівня в цілому у порівнянні з попередніми формами транзитності, де саме національний масштаб був визначальним у просуванні змін.

Таким чином, транзитологія (Kuzio, 2001; Stenning and Hörschelmann, 2008) сьогодні доповнюється новими, еволюційними за своєю природою, формами транзитності, що спираються на ідею транзитності як переосмислення підходів, принципів і цілей, що повинні сприяти досягненню нової якості і результатів завдяки новим підходам, стратегіям і взаємодіям, технологіям і рішенням.

Постсоціалістична транзитність і просторові трансформації. Співвідношення категорій транзитності і трансформацій є одним з центральних у «парадигмі транзитності», крізь призму якої, по суті, розглядаються всі процеси перетворення простору у Центрально-Східній та Східній Європі останніх десятиліть, та дозволяє інтерпретувати різномірні і різномасштабні зміни, створюючи відповідну методологічну рамку, де транзитність типово трактується як масштабний довгостроковий процес змін, а трансформації інтерпретують їх окремі складові. При цьому транзитність та трансформації є дуальними за своєю природою процесами (Hölscher et al., 2018; Stirling, 2015), що доповнюють та посилюють один одного: посилення трансформаційних процесів сприяє досягненню цілей транзитності і навпаки – досягнення окремих цілей стимулює наступні трансформаційні процеси. Таким чином, обидві концепції – і «транзитності» і «трансформацій» – забезпечують «детальну перспективу для опису, інтерпретації та підтримки бажаних кардинальних і нелінійних суспільних змін» (Hölscher et al., 2018).

Л. Сікора та С. Бузаровські, розвиваючи «концептуальну основу для інтерпретації процесів змін у посткомуністичних містах» (Sýkora and Bouzarovski, 2012), аналогічним чином розмежовують транзитність і трансформації. На категорію транзитності вони спираються з метою акцентування відмови від комунізму для становлення суспільств, що тією чи іншою мірою підтримують принципи ринку та демократії, тоді як концепт трансформацій застосовують для позначення «величезного числа специфічних інституційних, соціальних та міських реконфігурацій», що мали певну темпоральну послідовність і логіку розвитку (Sýkora and Bouzarovski, 2012). Ця логіка проявлялася у залежності будь-яких наступних реконфігурацій міст від попередніх інституційних та соціальних змін, що стимулюють реконфігурації міського простору. Це, по суті, відображає ключову ідею трирівневої моделі «множинних трансформацій» Л. Сікори та С. Бузаровські, що характеризує «посткомуністичні міські реконфігурації» як відображення «взаємодії між трьома аспектами посткомуністичної транзитності: інституційними трансформаціями...; трансформаціями соціальних, економічних, культурних і політичних практик... і трансформаціями динаміки міських змін» (Sýkora and Bouzarovski, 2012). Таким чином, модель множинних трансформацій відображає не лише зв'язок між різними рівнями та типами трансформацій, вона концептуалізує вплив транзитності як багатовимірного процесу змін на перетворення простору, зокрема, показує логіку, послідовність та етапність таких реконфігурацій. Це дає усвідомлення того, як у проміжку між двома різними етапами – соціалістичним з його логікою і законами формування простору – та новим (умовно – демократичним та ринковим) – відбуваються множинні зміни транзитного етапу, знайомі нам як постсоціалістичні трансформації.

Хоча спадщина соціалізму поступово витісняється (Bouzarovski et al., 2016), а її вплив з кожним роком зменшується (перетворюючись на своєрідного привида з минулого (Chelcea and Druță, 2016), період постсоціалізму – це етап перебудови існуючих соціалістичних структур, їх доповнення новими постсоціалістичними процесами і розбудови нових, що створює дуже специфічну ситуацію поєднання і накладання структур і процесів різних епох і ідеологій. Саме ця специфіка поєднання, прояву, взаємодії і боротьби, зокрема у міському просторі, суперечливих процесів, неоднозначних практик і різних політик якнайкраще характеризує постсоціалізм як транзитний етап, що вирізняється низкою специфічних рис.

Одна з таких рис – це так звана «гібридна просторовість транзитності», що відображає «взаємну вбудованість спадщини соціалізму і механізмів неоліберального капіталізму» (Golubchikov et al., 2014). А. Стеннінг та К. Хоршелманн підкреслюють, що постсоціалізм «побудований на спадщині соціалізму і до-соціалізму, зрощений з сучасними процесами глобалізації і неолібералізму у їх

специфічному «транзитному втіленні» (Stenning and Hörschmann, 2008). Таким чином, «гібридна просторовість транзитності» базується на різних формах взаємодії успадкованого фізичного простору, структур та ідеологій одного періоду з новими просторовими процесами, що, відповідно, по-своєму «переломлюються» та адаптуються на постсоціалістичному просторі. Тому постсоціалізм як етап та концепція викликає численні дебати, як щодо його завершення, так і подальшої релевантності та теоретизації (Stenning and Hörschmann, 2008; Sýkora and Bouzarovski, 2012; Tuvikene, 2016; Gentile, 2018; Chelcea, 2021; Kinossian, 2022).

У контексті даного дослідження важлива теоретизація змін простору з точки зору посткомуністичної перспективи та відображення її зв'язку з постсоціалістичною транзитністю. О. Голубчиков підкреслює, що взаємодія транзитності і урбанізації все ще недостатньо концептуалізована (Golubchikov, 2016), оскільки саме на міському рівні транзитність «доместифікується» у конкретні трансформації (Stenning et al., 2010), а відповідно, цей рівень є ключовим, де «...ідеологія змішується з повсякденністю, опосередковуються соціальні зміни; конструюються нові сенси, соціальні відносини і класові поділи; і де ідеологічна транзитність досягає свого практичного втілення» (Golubchikov, 2016).

Трансформації міського простору та їх концептуалізація. Якщо вище йшлося про просторовий вимір транзитності, зокрема, транзитності в її постсоціалістичному вигляді, так само важливе місце належить усвідомленню і концептуалізації просторових змін і зрушень транзитного етапу для рівня міст, що мають форму трансформацій (реструктуризацій). Відповідно, нижче йтиметься про концептуалізацію основних видів трансформацій (реструктуризацій) для міського простору, які відображають просторовий вимір трансформацій та показують, як проявляється постсоціалістична транзитність у динаміці міського простору. Така концептуалізація, спираючись на практику і результати різноманітних трансформацій, покликана забезпечити загальні уявлення про перетворення міського простору, що відображають його найбільш суттєві багатовимірні зміни, тією чи іншою мірою типові для всіх постсоціалістичних міст.

При цьому, враховуючи термінологічну плутанину, важливо розмежовувати «трансформації у містах» і «трансформації міст» (Hölscher and Frantzeskaki, 2021): коли міста розглядаються крізь призму «місць трансформацій» і «динаміки міських систем» відповідно. У першому випадку йдеться про «розплутування різноманітних чинників, процесів і динаміки, що викликають трансформації певних міських територій», у другому – про «трансформаційні зміни міських підсистем», у першому випадку фокус на містах як «просторах і місцях трансформацій», у другому – на функціональних підсистемах міст (Hölscher and Frantzeskaki, 2021). Відповідно, надалі йтиметься про міста як «простори і місця трансформацій», використовуючи термінологію К. Холшера та Н. Францескакі.

Одним з найбільш поширених трактувань трансформацій міського простору є їх визначення крізь призму реконфігурації і реструктуризації (наприклад, Stanilov, 2007; Sýkora and Bouzarovski, 2012). Відповідно, *просторові трансформації* у містах ми можемо трактувати як процеси руйнування одних структур, побудованих за принципами і в умовах соціалістичної дійсності, їх перетворення протягом транзитного постсоціалістичного етапу з поступовим витісненням «старих» і формуванням нових структур, що складатимуть просторову основу нового етапу. «Новий етап» при цьому у літературі з постсоціалізму та транзитності визначається крізь призму розбудови демократії і ринку (для критики постсоціалістичних форм втілення неолібералізму див. Stenning et al., 2010; Golubchikov, 2016; Badescu, 2016).

Згідно з сучасними підходами, домінують уявлення про простір не як стабільний чи незмінний, а як «рухливий» та процесуально утворюваний, чие «конституювання» відбувається «у взаємовпливі дій та структур» (Löw, 2018). Таке трактування відображає, з одного боку, способи формування простору та усвідомлення, що в його основі лежать складні відношення і структури, а з іншого, наголошуючи на процесуальності простору, підкреслює, що утворювані структури і відношення не є стійкими, а перебувають в динаміці, викликаючи постійне переформатування структур і відповідну просторову динаміку. Переформатування структур можуть бути викликані як еволюційними змінами (що відбувається перманентно), так і кризовими явищами, катастрофічними подіями або ж революційними змінами та соціальними

потрясіннями, що змушують процеси рухатися зовсім в іншому напрямі, тим самим стимулюючи утворення нових структур, що базуються на нових принципах і підходах. У результаті переформатування структур виникає простір, де одночасно співіснують і «накладаються» «старі» і «нові» структури, інколи, як у випадку транзитності, утворені в різний період часу на різних ідеологіях, коли залишки «старих структур» співіснують з їх новими елементами, що «розмивають» і перетворюють старі структури.

Таким чином, в силу того, що кожному часу притаманні «свої» ідеології, політики і процеси, кожен значимий етап формує «свої» структури, які пізніше під впливом нових процесів та політик так чи інакше переформатовуються. Спільність соціалістичного етапу у містах Центрально-Східної і Східної Європи (попри відмінності у формах втілення соціалізму) і декларована спільність цілей транзитності зумовлюють значну подібність процесів реструктуризації у містах періоду постсоціалізму та дозволяють концептуалізувати відповідні просторові трансформації (Рис. 1). Рисунок 1 відображає загальну логіку просторових трансформацій: їх значну залежність від інституційного середовища, що виявляє безпосередній вплив на характер та динаміку просторових змін, а також показує основні типи структур, перетворення яких є найбільш очевидними та значимими. До таких структур належать функціональна, морфологічна та інституційна структури, що найбільшою мірою змінюються у процесі просторових трансформацій та подекуди викликають докорінні зміни міст, міських просторів та їх просторово-планувальної організації.

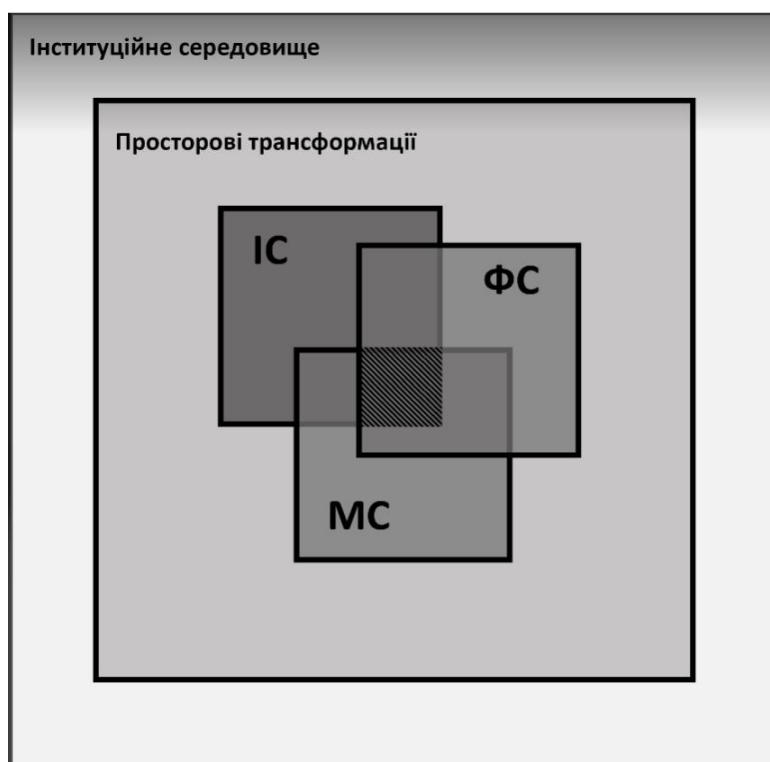


Рис. 1. Просторові трансформації* (авторська розробка)

* ФС – функціональна структура; МС – морфологічна структура; ІС – інституційна структура

Кожна з цих структур є територіальним відображенням відповідних процесів: функціональних – зростання, зміни ролі одних і занепаду інших видів діяльності; морфологічних – зміни висотності, щільності, типу, форми і стилістики об'єктів; інституційних – перетворення місцевих інструментів, правил і практик. Таким чином, зміни кожної зі структур стосуються значного числа різноманітних просторових процесів, але всі вони в сукупності так чи інакше призводять до перетворення трьох базових структур, що відображають трансформаційні процеси у містах. Варто особливо наголосити на зв'язку різних типів трансформацій: окрім генетичних, між ними можуть виникати й інші типи зв'язків, наприклад, які базуються на близькості розміщення об'єктів у випадку функціональних і морфологічних змін, чи будь-які інші, результатом яких стає взаємне перетворення двох чи навіть трьох типів структур (що відображене їх взаємним накладанням на рисунку). Важливо підкреслити у цьому зв'язку – не лише пов'язаність трансформаційних процесів, що спричиняють перетворення структур, але й нову якість трансформаційних змін, що виникає у результаті такого «накладання». Наприклад, поява зон розміщення тимчасової торгівлі (зміни міської морфології) у місцях скупчення людей (що виникли як результат зміни функцій низки об'єктів) може мати доволі різне втілення і вплив на міський простір, у залежності від особливостей регулювання цього процесу на місцевому рівні: просторової організації вуличної торгівлі, надання дозволів, територіального розміщення цих об'єктів та їхнього благоустрою – по суті, наявності концепції просторової організації тієї чи іншої ділянки міської території, регулювання її втілення місцевими інструментами та поширених практик, що «дозволяють» (чи «не дозволяють») процесам розвиватися хаотично.

Таким чином, просторові трансформації, в основі яких лежить значна кількість різних процесів, у підсумку викликають перетворення трьох основних типів структур, що відбувається у тісному зв'язку: вони здійснюються не просто паралельно, а пов'язані просторово, інституційно, суб'єктно, створюючи специфічний міський контекст трансформацій, що вирізняє міські середовища з точки зору активності, динаміки та якості трансформаційних

процесів, а відповідно – привабливості. З цих позицій, досвід різних міст щодо особливостей, динаміки і результатів трансформаційних процесів становить, як методологічний, так і практичний інтерес – для їх прискорення, зростання динаміки міського середовища та підвищення якості змін міського простору.

Висновки. Трактуювання транзитності як складного багатовимірного процесу перетворень, що передбачає не лише відносно швидкі інституційні зміни, а охоплює значно триваліші перетворення у декількох ключових сферах, дозволяє спиратися на неї як один з ключових концептів для обґрунтування довгострокових змін міського простору в Україні. Універсальність щодо різних типів простору і трансформацій, можливість масштабування і контекстуалізації, темпоральність і порівняльний потенціал – це ключові властивості, що визначають релевантність концепту транзитності для аналізу змін в українських містах.

Визначаючи просторові трансформації як реструктуризацію міського простору, що пов'язана з побудовою «нових» структур, неможливо переоцінити роль інституційного середовища, під безпосереднім впливом якого відбуваються такі реструктуризації. Динаміка трансформаційних процесів, форми їх прояву і результати, формування нової якості міського простору – напряду залежать від сформованого інституційного середовища. І навпаки, ключові риси перетворення міського простору в Україні останніх років – низька динаміка, відсутність зрозумілих концепцій і хаотичність – так само значною мірою є результатом стану інституційного середовища, наявних інструментів, норм та процедур.

Незважаючи на різноманіття процесів, що лежать в основі просторових трансформацій, у підсумку вони викликають три основні типи реструктуризації: функціональні, морфологічні та інституційні, що відображають ключові зміни міського простору. Трансформації міського простору здебільшого відбуваються у тісній взаємодії усіх трьох типів реструктуризації, і тим самим формують специфічний контекст відповідного міського середовища, залежно від того, як, в якому напрямі, наскільки активно змінюється міський простір, якими є результати цих змін та як вони сприймаються.

References:

- Badescu, G. (2016). (Post) colonial encounters in the postsocialist city: Reshaping urban space in Sarajevo. *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography*, 98(4), 321-329.
- Berki, M. (2014). Return to the road of capitalism: Recapitulating the transition. *Hungarian Geographical Bulletin*, 63(3), 319-334.
- Bouzarovski, S., Sýkora, L., & Matoušek, R. (2016). Locked-in post-socialism: rolling path dependencies in Liberec's district heating system. *Eurasian Geography and Economics*, 57(4-5), 624-642. Doi: 10.1080/15387216.2016.1250224.
- Boyer, D., & Yurchak, A. (2008). Postsocialist studies, cultures of parody and American stib. *Anthropology News*, 49(8), 9-10.
- Carothers, T. (2002). The end of the transition paradigm. *Journal of Democracy*, 13(1), 5-21.
- Chelcea, L., & Druță, O. (2016). Zombie socialism and the rise of neoliberalism in post-socialist Central and Eastern Europe. *Eurasian Geography and Economics*, 57(4-5), 521-544. Doi: 10.1080/15387216.2016.1266273.

- Chelcea, L., Ferenčuhová, S., & Bădescu, G. (2021). Globalizing postsocialist urbanism. In *Global Urbanism: Knowledge, Power and the City* (pp. 71-79).
- Diamond, L., Fukuyama, F., Horowitz, D. L., & Plattner, M. F. (2014). Reconsidering the transition paradigm. *Journal of Democracy*, 25(1), 86-100. Doi: 10.1353/jod.2014.0018.
- Ehnert, F., Frantzeskaki, N., Barnes, J., Borgström, S., Gorissen, L., Kern, F., ... & Egermann, M. (2018). The acceleration of urban sustainability transitions: A comparison of Brighton, Budapest, Dresden, Genk, and Stockholm. *Sustainability*, 10(3), 612. Doi: 10.3390/su10030612.
- Ferenčuhová, S., & Gentile, M. (2016). Introduction: Post-socialist cities and urban theory. *Eurasian Geography and Economics*, 57(4-5), 483-496. Doi: 10.1080/15387216.2016.1270615.
- Gentile, M. (2018). Three metals and the 'post-socialist city': Reclaiming the peripheries of urban knowledge. *International Journal of Urban and Regional Research*, 42(6), 1140-1151. Doi: 10.1111/1468-2427.12552.
- Golubchikov, O. (2016). The urbanization of transition: ideology and the urban experience. *Eurasian Geography and Economics*, 57(4-5), 607-623. Doi: 10.1080/15387216.2016.1248461.
- Golubchikov, O., Badyina, A., & Makhrova, A. (2014). The hybrid spatialities of transition: Capitalism, legacy and uneven urban economic restructuring. *Urban Studies*, 51(4), 617-633. Doi: 10.1177/0042098013493022.
- Hirt, S. (2013). Whatever happened to the (post)socialist city? *Cities*, 32, 29-38. Doi: 10.1016/j.cities.2013.04.010.
- Hirt, S., Ferenčuhová, S., & Tuvikene, T. (2016). Conceptual forum: The "post-socialist" city. *Eurasian Geography and Economics*, 57(4-5), 497-520. Doi: 10.1080/15387216.2016.1271345.
- Holovko, V., & Yakubova, L. *Ukraine and Challenges of Post-Totalitarian Transition*. Kyiv: NASU Institute of history of Ukraine. [In Ukrainian]. [Головко В., Якубова Л. Україна і виклики посттоталітарного транзиту (1990-2019) / НАН України, Ін-т історії України. Київ: Академперіодика, 2021. 592 с.]
- Hölscher, K., & Frantzeskaki, N. (2021). Perspectives on urban transformation research: transformations in, of, and by cities. *Urban Transformations*, 3(1), 1-14. Doi: 10.1186/s42854-021-00019-z.
- Hölscher, K., Wittmayer, J. M., & Loorbach, D. (2018). Transition versus transformation: What's the difference? *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 27, 1-3. Doi: 10.1016/j.eist.2017.10.007.
- Kalyukin, A., Borén, T., & Byerley, A. (2015). The second generation of post-socialist change: Gorky Park and public space in Moscow. *Urban Geography*, 36(5), 674-695. Doi: 10.1080/02723638.2015.1020658.
- Kinossian, N. (2022). Rethinking the post-socialist city. *Urban Geography*, 1-12. Doi: 10.1080/02723638.2022.2102332.
- Kollmorgen, R. (2013). Theories of postcommunist transformation. Approaches, debates, and problems of theory building in the second decade of research. *Studies of Transition States and Societies*, 5(2), 88-105.
- Kuzio, T. (2001). Transition in post-communist states: Triple or quadruple? *Politics*, 21(3), 168-177.
- Löw, M. (2018). Constituting the space. In *The Moveable Space* (pp. 56-73). Kyiv. [In Ukrainian]. [Льов М. Конститування простору / Рухливий простір. Міждисциплінарна антологія. За ред. К. Міщенко, С. Штретлінг. К., 2018. С. 56-73].
- Mezentsev, K., & Denysenko, O. (2018). Cities in post-socialist space: approaches to conceptualization and placing in urban discourse. *Ukrainian Geographical Journal*, (4), 16-24. [In Ukrainian]. [Мезенцев, К. В., Денисенко, О. О. Міста на постсоціалістичному просторі: підходи до концептуалізації та місце в урбаністичному дискурсі // Український географічний журнал, (4), 16-24].
- Müller, M. (2019). Goodbye, postsocialism! *Europe-Asia Studies*, 71(4), 533-550. Doi: 10.1080/09668136.2019.1578337.
- O'Donnell, G., Schmitter, P. C., Whitehead, L., & Lowenthal, A. F. (Eds.). (1986). *Transitions From Authoritarian Rule: Southern Europe*. JHU Press.
- Offe, C. (1991). Capitalism by democratic design? Democratic theory facing the triple transition in East Central Europe. *Social Research*, 71, 501-529.
- Plattner, M. F. (2014). The end of the transitions era? *Journal of Democracy*, 25(3), 5-16. Doi: 10.1353/jod.2014.0053.
- Rohracher, H., & Späth, P. (2014). The interplay of urban energy policy and socio-technical transitions: The eco-cities of Graz and Freiburg in retrospect. *Urban Studies*, 51(7), 1415-1431. Doi: 10.1177/0042098013500360.
- Salukvadze, J., & Van Assche, K. (2022). Multiple transformations, coordination and public goods. Tbilisi and the search for planning as collective strategy. *European Planning Studies*, 1-19. Doi: 10.1080/09654313.2022.2065878.
- Sjöberg, Ö. (2014). Cases onto themselves? Theory and research on ex-socialist urban environments. *Geografie*, 119(4), 299-319. Doi: 10.37040/geografie2014119040299.
- Stanilov, K. (2007). Taking stock of post-socialist urban development: A recapitulation. In *The Post-Socialist City* (pp. 3-17). Springer, Dordrecht.
- Stenning, A., & Hörschmann, K. (2008). History, geography and difference in the post-socialist world: or, do we still need post-socialism? *Antipode*, 40(2), 312-335.
- Stenning, A., Smith, A., Rochovská, A., & Świątek, D. (2010). Domesticating Neo-Liberalism: Spaces of Economic Practice and Social Reproduction in Post-Socialist Cities. Oxford: Wiley-Blackwell.
- Stirling, A. (2015). Emancipating transformations: from controlling 'the transition' to culturing plural radical progress. In *The Politics of Green Transformations* (pp. 54-67). Routledge. Doi: 10.4324/9781315747378-4.
- Sýkora, L. (2015) Cities under postsocialism. In *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, 2nd Edition, Vol. 3, pp. 605-611. Doi: 10.1016/B978-0-08-097086-8.74030-X.
- Sýkora, L., & Bouzarovski, S. (2012). Multiple transformations: Conceptualising the post-communist urban transition. *Urban Studies*, 49(1), 43-60. Doi: 10.1177/0042098010397402.
- Tuvikene, T. (2016). Strategies for comparative urbanism: post-socialism as a de-territorialized concept. *International Journal of Urban and Regional Research*, 40, 132-146. Doi: 10.1111/1468-2427.12333.
- Van Assche, K., & Salukvadze, J. (2012). Tbilisi: urban transformation and role transformation in the post-Soviet metropolis. In *Remaking Metropolis* (pp. 86-102). Routledge.

FINANCIAL CAPACITY OF TERRITORIAL COMMUNITIES IN CHERNIVTSI REGION**¹Sergii ZAPOTOTSKYI, ²Viktor TELESHMAN***Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine**¹zapototsk@ukr.net, ²oscar1424lal@gmail.com*

Abstract: Self-sufficient territorial community is the main expected result of local self-government reform in Ukraine. The financial resources of the community, in turn, characterize the current state and reflect the areas of improvement of its development strategy. The article presents the results of a study of the financial capacity of territorial communities of Ukraine on the example of Chernivtsi region. The main tasks were to identify key indicators that characterize the financial development of communities, their analysis and, accordingly, assessment of the level of financial capacity of territorial communities of Chernivtsi region; to monitor the territorial differences in financial development and grouping of territorial communities in accordance with the value of the obtained financial integrated indicator. The research was based on the adapted methodical recommendations of the Ministry for Communities and Territories Development of Ukraine, which were used on the basis of data analysis of the Community Capacity Portal. The results of research revealed significant intra-regional disparities in the financial capacity of local communities. The regularity of much better financial development and opportunities of urban territorial communities in comparison with rural ones has been determined. Based on the analysis of the main financial indicators and the calculation of the integrated indicator, the territorial communities of optimal, satisfactory, moderate, low and critical levels of financial development were identified. Characteristic features that indicate a significant financial depression of the region were revealed: the index of tax capacity of communities of Chernivtsi region and their general fund income per capita is more than twice lower than the average Ukrainian values, and the level of budget subsidies is almost three times higher; capital expenditures per capita are five times lower than the average per capita in Ukraine. The pessimistic average values of the indicators of the territorial communities of the region indicate, among other things, the particularly acute problems of the communities included in the groups of low and critical financial development. At the same time, only three territorial communities have optimal and satisfactory level of financial development – Chernivtsi, Novodnistrovsk and Khotyn urban communities.

Key words: community, territorial community, financial capacity, financial development, decentralization, local self-government, Chernivtsi region.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.87.14-25>

UDC: 911.3

Received: April 21, 2022.

Revised: June 15, 2022.

Accepted: June 27, 2022.

ФІНАНСОВА СПРОМОЖНІСТЬ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ**¹Сергій ЗАПОТОЦЬКИЙ, ²Віктор ТЕЛЕШМАН***Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна**¹zapototsk@ukr.net, ²oscar1424lal@gmail.com*

Анотація: Самодостатня територіальна громада – основний очікуваний результат реформи місцевого самоврядування в Україні. Фінансові ресурси громади у свою чергу характеризують актуальний стан та відображають напрямки вдосконалення її стратегії розвитку. У статті представлено результати дослідження фінансової спроможності територіальних громад України на прикладі Чернівецької області. Основними завданнями було визначено виокремлення ключових показників, що характеризують фінансовий розвиток громад, їх аналіз та відповідно оцінка рівня фінансової спроможності територіальних громад Чернівецької області; простеження територіальних відмінностей фінансового розвитку та групування територіальних громад відповідно до значення отриманого фінансового інтегрального індикатора. Методологічною основою дослідження стали адаптовані методичні рекомендації Міністерства розвитку громад та територій України, що використовувались на основі аналізу даних Порталу спроможності громад. За результатами досліджень було виявлено значні внутрішньорегіональні диспропорції фінансової спроможності територіальних громад. Визначено закономірність значно кращого фінансового розвитку та можливостей міських територіальних громад, в порівнянні з селищними та особливо сільськими. На основі аналізу головних фінансових показників та розрахунку інтегрального індикатора було виділено територіальні громади оптимального, задовільного, помірного, низького та критичного рівнів фінансового розвитку.

Ключові слова: громада, територіальна громада, фінансова спроможність, фінансовий розвиток, децентралізація, місцеве самоврядування, Чернівецька область.

Постановка проблеми. Наскрізним завданням концептуальних засад реформування місцевого самоврядування та територіальної організації влади є створення розвинених та самодостатніх територіальних громад. Ратифікація Україною Європейської хартії місцевого самоврядування у 1997 році дала змогу розпочати формування дієвого місцевого самоврядування та через багато років реалізувала практичний процес децентралізації владних повноважень. Відповідно до пункту 1 Статті 3 Хартії від 15 жовтня 1985 року місцеve самоврядування означає право і спроможність органів місцевого самоврядування в межах закону здійснювати регулювання і управління суттєвою часткою суспільних справ, які належать до їхньої компетенції, в інтересах місцевого населення. (European Charter, 2017). Проте, наближення інституту влади до суспільства та передача повноважень і ресурсів на місця окрім розширення можливостей для органів місцевого самоврядування створило також низку завдань та відповідальність за формування перш за все фінансово спроможних громад.

У широкому розумінні фінансова спроможність територіальної громади враховує її можливості забезпечувати належний рівень задоволення потреб її членів, здатність вирішувати весь комплекс своїх соціальних та економічних проблем і залежить як від тих доходів, що акумулюються безпосередньо в бюджеті громади, так і від надходжень грошових коштів іншим суб'єктам (вхідних потоків грошових коштів на користь суб'єктів господарювання і домогосподарств) на території громади, які потенційно можуть бути використані для різних цілей соціально-економічного розвитку громади загалом, бізнесу та населення, що проживає на її території (Sember et al., 2015). Проте кожна територіальна громада має різну кількість та склад населення, територію, природні ресурси, розвиток та напрям економічної діяльності тощо, а, отже, і різні можливості, в тому числі і фінансові.

Важливий внесок у теоретичні аспекти дослідження розвитку територіальних громад та їх фінансового розвитку зробили В. Ніколенко, С. Свешніков, В. Юрченко, В. Крижановський (Nikolenko et al., 2016), Н. Наталенко (Natalenko, 2016), А. Пелехатий (Pelekhatyy, 2016), А. Буряченко (Buryachenko & Filimoshkina, 2018), І. Луніна (Lunina, 2016) та інші. Чималий вклад було здійснено науковцями Інституту регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України на чолі з В. Кравців та І. Сторонянською, які розробили методичний підхід до оцінювання ефективності механізмів фінансової децентралізації на рівні регіонів, районів, міст та територіальних громад (Kravtsiv & Storonyanska, 2020).

За сприяння Програми Ради Європи «Децентралізація і територіальна консолідація в Україні» команда науковців у складі Г. Борща, В. Вакуленко, Н. Гринчук, Ю. Дехтяренко,

О. Ігнатенко, В. Куйбіди, А. Ткачука, В. Юзефовича видано навчальний посібник «Ресурсне забезпечення об'єднаної територіальної громади та її маркетинг» у якому було розглянуто теоретичні та практичні аспекти формування ресурсного потенціалу об'єднаної територіальної громади та проаналізовано особливості формування, використання та розвитку в тому числі фінансових ресурсів об'єднаної територіальної громади (Borshch et al., 2017).

Важливі спроби здійснити оцінку окремих фінансових показників бюджетів ОТГ України було проведено експертами Програми «U-LEAD з Європою» та SKL International – В. Венцелем, І. Герасимчуком та І. Онищуком (Decentralization, 2020). Також в останні роки з'являються дослідження фінансової спроможності окремих населених пунктів, чи, наприклад, обласних центрів України (Joint Action Center, 2021).

Враховуючи значну кількість наукових напрацювань вітчизняних вчених варто зауважити, що динамічний розвиток децентралізаційних процесів, який у 2020 році забезпечив завершення формування нового адміністративно-територіального устрою базового рівня, сформував актуальним питання оцінки фінансового розвитку територіальних громад.

Мета статті. Оцінка рівня фінансової спроможності територіальних громад Чернівецької області на основі аналізу окремих показників, що характеризують їх фінансовий розвиток.

Методика дослідження та дані. Кабінетом Міністрів України у 2015 році постановою «Про затвердження Методики формування спроможних територіальних громад» було сформовано положення про спроможні територіальні громади, як територіальні громади сіл, селищ, міст, які в результаті добровільного об'єднання (приєднання до об'єднаної територіальної громади) здатні самостійно або через відповідні органи місцевого самоврядування забезпечити належний рівень надання публічних послуг, зокрема у сфері освіти, культури, охорони здоров'я, соціального захисту, житлово-комунального господарства, з урахуванням кадрових ресурсів, фінансового забезпечення та розвитку інфраструктури відповідної адміністративно-територіальної одиниці (Cabinet of Ministers of Ukraine resolution, 2015). Серед 5 критеріїв оцінювання, за якими здійснювалась оцінка спроможності громад було лише 2, що характеризували фінансовий розвиток громади – індекс податкоспроможності та частка місцевих податків та зборів у доходах бюджету спроможної територіальної громади.

Такі законодавчі ініціативи створили передумови до розвитку досліджень та пошуку методологічних підходів обрахунку та визначення фінансової спроможності, як ключового елемента загального розвитку територіальних громад. У подальші роки за підтримки Програми «U-LEAD з

Європою» та проекту SKL International експертами Групи фінансового моніторингу Центрального офісу реформ при Мінрегіоні (Minregion, 2018a) було здійснено оцінку фінансової спроможності ОТГ України в розрізі областей за 4 основними показниками: власні доходи на 1-го мешканця; рівень дотаційності бюджетів (питома вага базової/реверсної дотації у доходах); питома вага видатків на утримання апарату управління у власних ресурсах ОТГ (без трансфертів з державного бюджету); капітальні видатки на 1-го мешканця. За кожним з 4 показників та чи інша територіальна громада того чи іншого регіону отримувала рейтинг, що характеризував її місце серед усіх громад України, а загальна оцінка фінансової спроможності визначалась як загальний рейтинг, який формувался відповідно до суми рейтингів за зазначеними показниками. Така методика формує достатнє уявлення про рейтинговість територіальних громад, що дає можливість порівняти їх між собою як за кожним окремим показником, так і за загальним місцем фінансової спроможності громади серед всіх ОТГ України, проте, на нашу думку, відсутність порівняння із середньоукраїнським значенням за тим чи іншим критерієм є суттєвим недоліком такої оцінки, адже не дозволяє сформуванню розуміння дійсної «успішності» фінансового розвитку громад. До того ж обмеженість фінансових показників, за якими проводилось дослідження, значною мірою впливає на об'єктивність будь-яких підсумкових характеристик та висновків.

Міністерство розвитку громад та територій спільно з представниками всеукраїнських асоціацій, експертами міжнародних організацій та експертами з фінансових питань Офісу підтримки реформи децентралізації при Мінрегіоні у 2021 році розробили проєкт Методичних рекомендацій щодо оцінки рівня фінансової спроможності територіальних громад (Decentralization. Estimation of the level..., 2021), відповідно до якого фінансова спроможність територіальних громад розраховується за 8 ключовими показниками, що характеризують її рівень спроможності. Діапазон значень кожного показника (індикатора) вимірюється від 0,5 до 1. Окремі показники містять пороговий (критичний – мінімальний або абсолютно низький рівень значення того чи іншого показника територіальної громади) ступінь та мають значення критерію 0,1. Кожен показник є коефіцієнтом, що визначає значення індикатора в порівнянні з аналогічним середнім показником по всіх територіальних громадах відповідної категорії (середні показники окремо по міських, селищних та сільських територіальних громадах) (Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine, 2021). Проте, відсутність єдиної форми оприлюднення офіційних даних громад України, в тому числі їх фінансових показників, оновлення інформаційних публікацій, в тому числі паспортів окремих ТГ робить, на даному етапі, неможливим аналіз за всіма запропонованими показниками.

Для оцінки рівня фінансової спроможності територіальних громад Чернівецької області нами було обрано 10 показників, що характеризують фінансовий розвиток територіальних громад з Порталу спроможності громад (серед яких 5 – із методичних рекомендацій) (Community Capacity Portal, 2021), що був створений Міністерством розвитку громад та територій України, та використано відповідно до запропонованої методології (таблиця 1). Також, вважаємо, що визначення фінансової спроможності за окремими сформованими групами міських, селищних та сільських територіальних громад, значення критеріїв яких обраховується відповідно до аналогічного середнього показника відповідної групи, в даному дослідженні є недоцільним, адже відображає лише внутрішньокатегорійний розвиток будь-якої територіальної громади, що натомість унеможливило б розуміння загальної спроможності громади, як базової ланки адміністративно-територіального устрою України без поділу на окремі класи. Тому, значення кожного показника пропонуємо порівнювати з аналогічним середньоукраїнським показником по всіх територіальних громадах.

Відповідно до визначеного значення інтегрального індикатора рівень розвитку потенціалу територіальної громади визначається як:

- високий - величина індикатора більше 1,3;
- оптимальний - величина індикатора в межах від 1,15 до 1,3;
- задовільний - величина індикатора в межах від 0,85 до 1,15;
- помірний - величина індикатора в межах від 0,7 до 0,85;
- низький - величина індикатора в межах від 0,55 до 0,7;
- критичний - величина індикатора менше 0,55. (Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine, 2021).

Виклад основного матеріалу. Показник *доходів загального фонду* в розрахунку на 1 мешканця вказує на співвідношення обсягу доходів загального фонду без урахування трансфертів до кількості жителів відповідної громади (Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine, 2021), тобто дозволяє побачити можливості територіальної громади у забезпеченні потреб її жителів саме за рахунок власних (внутрішніх) доходів, що надходять до бюджету громади. В середньому на одного мешканця громади Чернівецької області припадає 562,53 грн доходів загального фонду, що більш ніж у 2 рази менше, ніж ідентичний показник розрахований по Україні – 1145,13 грн на 1-го жителя громади. Найвищі значення у регіоні характерні для двох міських громад – Чернівецької та Новодністрівської, що єдині перевищують середньоукраїнський показник – 1598,8 та 1227,3 грн на 1-го мешканця відповідно. Ще однією громадою, показник якої перевищує 1000 грн доходу на одну особу є Магальська (1024,9 грн). Решта 49 громад Чернівецької області характеризуються значно нижчими показниками, а найгірша ситуація простежується у Банилівській,

Таблиця 1

Показники фінансової спроможності територіальних громад, критерії оцінювання та їх значення

№	Показник	Критерії оцінювання	Значення критерію
1	Доходи загального фонду на 1-го мешканця (грн)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – +50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень
		менше 10% від сер. по Україні	0,1 – критичний рівень
2	Видатки загального фонду на 1-го мешканця (грн)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – +50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень
3	Капітальні видатки на 1-го мешканця (грн)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – +50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень
4	Рівень дотаційності бюджетів (%)	менше -30%	1,5 – високий рівень
		-15% – -30%	1,3 – оптимальний рівень
		15% від 0% (0% – відсутність базової та реверсної дотації)	1,0 – задовільний рівень
		15% – 30%	0,7 – помірний рівень
		30% – 50%	0,5 – низький рівень
		понад 50%	0,1 – критичний рівень
5	Індекс податкоспроможності (2020)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – +50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень
6	Частка заробітної плати у видатках загального фонду місцевого бюджету (%)	менше 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		-15% – -50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		+15% – 50%	0,7 – помірний рівень
		понад 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень
7	Частка витрат на оплату праці загальнодержавних функцій (місцеве самоврядування) від дохідної частини бюджету загального фонду (%) (за I півріччя 2021 року)	менше 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		-15% – -50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		+15% – 50%	0,7 – помірний рівень
		+50% – 80%	0,5 – низький рівень
		понад 80% від сер. по Україні	0,1 – критичний рівень
8	Видатки на загальну середню освіту на 1-го учня (грн)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – 50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень

Показники фінансової спроможності територіальних громад, критерії оцінювання та їх значення

№	Показник	Критерії оцінювання	Значення критерію
8	Видатки на загальну середню освіту на 1-го учня (грн)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – 50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень
9	Надходження єдиного податку грн/на 1 жителя (2020 рік)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – +50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень
10	Надходження плати за землю грн/на 1 жителя (2020 рік)	понад 50% від сер. по Україні	1,5 – високий рівень
		+15% – +50%	1,3 – оптимальний рівень
		+/-15% від сер. по Україні	1,0 – задовільний рівень
		-15% – -50%	0,7 – помірний рівень
		менше 50% від сер. по Україні	0,5 – низький рівень

Складено авторами, використовуючи за основу методологію проєкту методичних рекомендацій щодо оцінки рівня фінансової спроможності територіальних громад (Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine, 2021)

Сучевенській та Петровецькій територіальних громадах доходи загального фонду на 1-го мешканця яких становлять менше 300 грн у кожній.

Показник *видатків загального фонду* на 1-го мешканця характеризує те, скільки грошей місцева влада може витратити щорічно у розрахунку на кожного жителя громади без коштів спеціального фонду (Joint Action Center, 2021). Середній показник видатків загального фонду на 1-го мешканця територіальної громади Чернівецької області становить 1500,94 грн, що є нижчим, ніж середньо український – 1750,82 грн. Найвищі значення характерні для Хотинської (2176,5 грн на 1-го мешканця) Селятинської та Вижицької територіальних громад, натомість, найнижчий показник в Веренчацькій, Ставчанській та Ванчиковецькій ТГ.

Одним із найважливіших фінансових індикаторів розвитку будь-якої територіальної громади є показник *капітальних видатків* на 1-го мешканця. За наказом Міністерства фінансів України «Про затвердження Інструкції щодо застосування економічної класифікації видатків бюджету та Інструкції щодо застосування класифікації кредитування бюджету» капітальні видатки визначаються як видатки, які спрямовуються на придбання основного капіталу (обладнання і предметів довгострокового користування), необоротних активів (у тому числі землі, нематеріальних активів тощо), на капітальні інвестиції, капітальний ремонт; на створення державних запасів і резервів; на придбання

капітальних активів; невідплатні платежі, компенсацію втрат, пов'язаних з пошкодженням основного капіталу (Order of the Ministry of Finance of Ukraine, 2012), тобто це ті надходження, що безпосередньо використовуються на розвиток громади. Капітальні видатки на 1-го мешканця територіальної громади регіону у 5 разів нижче середньо українського показника – 15,52 грн (показник по Україні – 74,89 грн на 1-го мешканця громади). Найвищі показники характерні для територіальних громад Чернівецького району – вдвічі вищі за середньоукраїнське співвідношення капітальних видатків місцевого бюджету до кількості мешканців ТГ у Великокучурівській громаді – 140,2 грн на 1-го мешканця, також до трійки лідерів входять Волоківська та Чернівецька ТГ. У 18 територіальних громадах регіону капітальні видатки взагалі відсутні.

Індекс податкоспроможності є коефіцієнтом, який визначає рівень податкоспроможності відповідного місцевого бюджету у порівнянні з аналогічним середнім показником по всіх зведених місцевих бюджетах України у розрахунку на одну людину (Minregion, 2018b). Середнє значення індексу податкоспроможності територіальних громад України – 0,77, що вдвічі перевищує ідентичний показник по ТГ Чернівецької області – 0,34. Найбільш податкоспроможними є місцеві бюджети міських територіальних громад – Новодністровської (1,17), Чернівецької та Заставнівської – 1,09 та 0,79 відповідно. Найнижчі показники характерні для Петровецької,

Кам'янської, Ванчиковецької та Топорівської територіальних громад – 0,16 і нижче.

За значенням індексу податкоспроможності обраховується *рівень дотаційності бюджетів*. Місцеві бюджети отримують базову дотацію, якщо рівень індексу податкоспроможності є нижчим значення 0,9 від середнього показника по Україні (у розмірі 80 відсотків суми, необхідної для досягнення значення індексу 0,9). Для місцевих бюджетів з індексом податкоспроможності від 0,9 до 1,1 вирівнювання не здійснюється (не надається базова і не перераховується реверсна дотація). Із бюджетів громад, в яких індекс податкоспроможності перевищує 1,1, вилучаються кошти до державного бюджету (реверсна дотація) в обсязі 50 відсотків від суми, що перевищує значення індексу податкоспроможності 1,1 (Minregion, 2018). Середня дотаційність бюджетів територіальних громад Чернівецької області становить 40,8%, що майже втричі перевищує середньоукраїнське значення цього ж показника – 15,57%. З усіх ТГ регіону лише Новодністровська міська територіальна громада характеризується реверсною дотацією (індекс податкоспроможності перевищує значення 1,1), а рівень ротаційності становить -2,1%. В межах 0,9 – 1,1 знаходиться значення індексу податкоспроможності Чернівецької міської ТГ, тому її рівень дотаційності становить 0. Решта територіальних громад перебувають на базовій дотації (індекс податкоспроможності нижче 0,9), а найвищу частку дотацій до доходів загального фонду місцевого бюджету без урахування коштів з міжбюджетних трансфертів мають Сучевенська, Банилівська та Петровецька громади – понад 60% у кожній.

Частка заробітної плати у видатках загального фонду місцевого бюджету. Індикатор показує частку проведених із загального фонду місцевого бюджету видатків на заробітну плату з нарахуваннями у видатках загального фонду місцевого бюджету без урахування міжбюджетних трансфертів, які перераховані з бюджету ТГ до інших бюджетів (Joint Action Center, 2021). Даний показник характеризує фактичне «проїдання» коштів населенням територіальної громади. Середнє значення частки заробітної плати у видатках загального фонду місцевого бюджету територіальних громад Чернівецької області на 6,76% перевищує середньо українське значення. В першій п'ятірці з найнижчими показниками знаходяться міські територіальні громади регіону – Новодністровська (82,5%), Хотинська (81,8%), Заставнівська (81,5%), Сокирянська (81%) та Чернівецька (66,8%), тоді як найвищі значення характерні для сільських територіальних громад – Петровецької (96,4%), Усть-Путильської (97,4%) та Кадубовецької (97,9%).

Частка витрат на оплату праці загальнодержавних функцій (міське самоврядування) від дохідної частини бюджету загального фонду. Даний індикатор показує співвідношення видатків на утримання апарату управління,

проведених за рахунок коштів загального фонду місцевого бюджету, до кількості мешканців ТГ обласного центру. Цей індикатор відстежує «вартість» управлінського апарату ТГ – скільки кожному мешканцю громади коштує утримувати всіх місцевих чиновників. (Joint Action Center, 2021). Середнє значення цього показника по територіальних громадах Чернівецької області перевищує середньоукраїнське значення – 22,8% проти 16,9%. Найбільше коштів у відсотковому співвідношенні із дохідної частини бюджету на утримання апарату місцевого самоврядування витрачають у Кадубовецькій, Лівинецькій, Карапчівській та Горішньошеровецькій територіальних громадах – понад 41% у кожній. Найнижчі значення характерні для Чернівецької (9,5%), Сторожинецької (10,78%) та Красноільської (11,03%) ТГ.

Видатки на загальну середню освіту є важливим індикатором розвитку територіальної громади, адже підтримка та розвиток галузі освіти, підвищення якості навчання, підвищення рівня знань та вмінь учнів, а також створення широких можливостей для їх майбутнього наукового та трудового зростання – це стратегічний напрямок національного розвитку будь-якої держави. Станом на 2020 рік в середньому на 1-го учня, що здобуває загальну середню освіту у Чернівецькій області видатки становлять 7964,4 грн, що є значно нижче ніж в середньому на одну громаду України – 9364,1 грн. Найвищі показники у регіоні характерні для територіальних громад Дністровського району – у Хотинській, Лівинецькій та Кельменецькій ТГ витрати на загальну середню освіту 1-го учня перевищують 10 000 грн, що перевищує середньо український показник, який становить 9364,05 грн. Найнижчі показники у Веренчацькій (5997,1 грн на 1-го учня), Кам'янецькій та Чернівецькій територіальних громадах – 5592,6 грн та 5197,6 грн на 1-го учня громади відповідно.

Єдиний податок є однією із головних складових доходів місцевих бюджетів територіальних громад, що якнайкраще характеризує активність підприємницької діяльності в межах кожної конкретної територіальної громади. В середньому на 1-го мешканця територіальної громади Чернівецької області надходить 379,9 грн єдиного податку, що є значно нижчим, ніж середньо українське значення – 598,5 грн на 1-го мешканця. Найвищий показник надходження єдиного податку на 1-го мешканця характерний для Топорівської територіальної громади 965,11 грн, а у першу трійку також входять Чернівецька міська та Вікнянська сільська громади із показниками 914,87 грн та 693,44 грн на 1-го жителя відповідно. Загалом п'ять територіальних громад Чернівецької області мають показник вищий, ніж середньо український, натомість, найнижчі показники у регіоні притаманні Чудейській, Петровецькій та Красноільській сільським громадам Чернівецького району єдиний податок у яких становить менше 131 грн на 1-го жителя.

Надходження плати за землю. Відповідно до статті 206 Земельного кодексу України використання

землі в Україні є платним (Land Code of Ukraine, 2002). В підпункті 14.1.147 пункту 14.1 статті 14 Податкового кодексу України уточнюється, що плата за землю – це обов'язковий платіж у складі податку на майно, що справляється у формі земельного податку або орендної плати (Tax Code of Ukraine, 2011). Надходження від користування землею забезпечили понад десяту частину усіх доходів місцевих бюджетів, дві третини з якої сформовано за рахунок державних та комунальних земель в оренді (The Price of the State, 2019) тому, відповідно, виступає важливим джерелом формування доходів бюджетів територіальних громад. На 1-го мешканця територіальної громади України від плати за землю надходить 690 грн, що більш ніж у двічі перевищує ідентичний показник у Чернівецькій області – 309,2 грн на 1-го мешканця громади. Найвищими значеннями у регіоні характеризуються Лівинецька та Чернівецька ТГ – понад 600 грн на 1-го жителя у кожній, натомість, у Кам'янецькій та Острицькій громадах даний показник не перевищує 100 грн на 1-го жителя.

Результати розрахунку найбільш важливих фінансових показників, що характеризують фінансовий розвиток територіальних громад Чернівецької області дозволили здійснити оцінку їх рівня фінансового розвитку.

Територіальною громадою **оптимального рівня фінансового розвитку** (величина індикатора в межах від 1,15 до 1,3) у Чернівецькій області є лише одна – Чернівецька (1,17) (Рис. 1). Територіальна громада, що сформувалася в межах міста Чернівці – обласного центру регіону, характеризується найвищими значеннями індексів майже всіх складових, що характеризують фінансовий розвиток і знаходиться поза трійкою лідерів лише за показниками видатків загального фонду на одного мешканця (16 місце) та

видатках на загальну середню освіту на 1-го учня (52 місце). Переваги «столичності» міста Чернівці виражені значним економічним розвитком, зручністю та рентабельністю ведення малого та середнього бізнесу, наявністю відповідного інфраструктурно-логістичного забезпечення та характеризуються стійкою інвестиційною привабливістю в порівнянні з іншими адміністративно-територіальними одиницями регіону, що, відповідно, виражається перш за все достатньою фінансовою спроможністю громади.

До територіальних громад із **задовільним рівнем фінансового розвитку** (величина індикатора в межах від 0,85 до 1,15) належать Хотинська (0,91) та Новодністровська (0,91). Вони характеризуються високими показниками індексу податкоспроможності та, відповідно, низьким рівнем дотаційності бюджетів та разом із Чернівецькою міською територіальною громадою оптимального рівня фінансового розвитку посідають найвищі позиції за обома зазначеними показниками (таблиця 2), що безпосередньо відображає їх порівняну економічну незалежність та стабільність розвитку в протиставлення іншим територіальним громадам регіону. Натомість, Новодністровська та Хотинська територіальні громади характеризуються високими частками витрат на оплату праці загальнодержавних функцій – 37 та 20 місця відповідно, а за видатками на загальну середню освіту на 1-го учня Новодністровська громада посідає одне із останніх місць у регіоні – 45-те.

Помірним рівнем фінансового розвитку характеризуються 19 територіальних громад Чернівецької області (величина індикатора в межах від 0,7 до 0,85), що входять до складу Чернівецького (Новоселицька, Вікнянська, Юрковецька, Магальська, Заставнівська, Волоківська, Кострижівська, Неполковоцька, Кіцманська, Мамаївська,

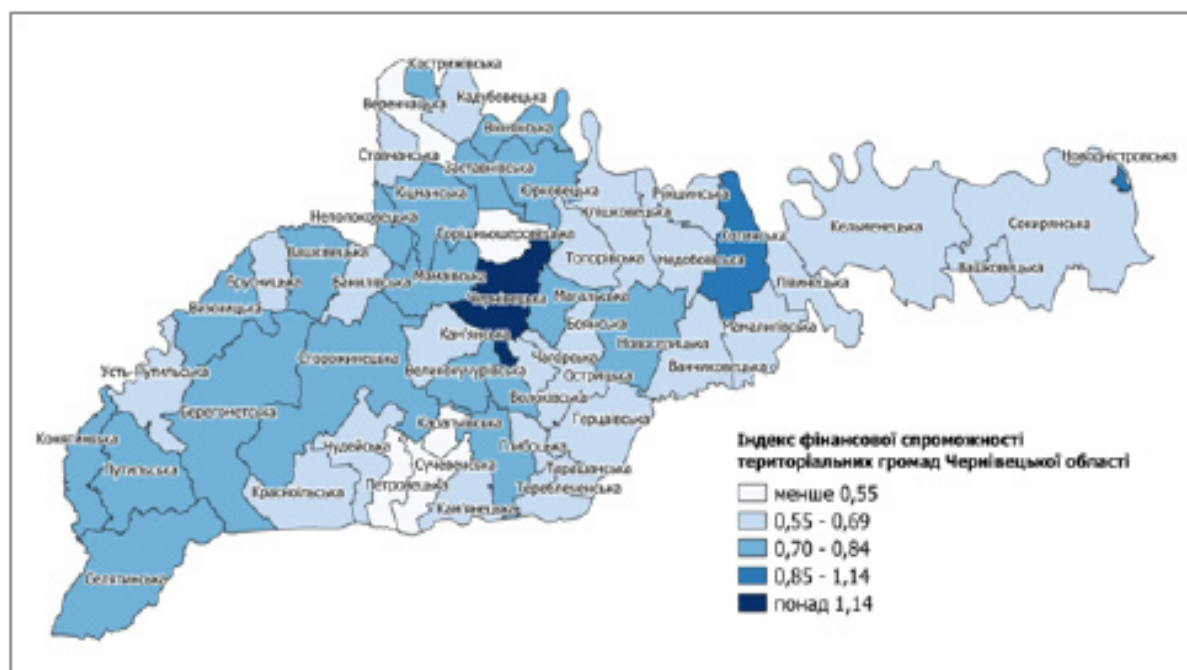


Рис. 1. Індекс територіальної спроможності фінансових громад Чернівецької області

Таблиця 2

Окремі показники територіальних громад Чернівецької області задовільного рівня фінансового розвитку

Територіальна громада	Рівень дотаційності бюджетів (місце)	Індекс податкоспроможності (місце)	Інтегральний індикатор рівня фінансового розвитку потенціалу (місце)
Чернівецька	-2,1% (2)	1,09 (2)	1,17 (1)
Новодністровська	0% (1)	1,17 (1)	0,91 (2)
Хотинська	17,2 (4)	0,6 (4)	0,91 (2)

Джерело: розрахунки авторів

Таблиця 3

Інтегральні індикатори територіальних громад Чернівецької області низького рівня розвитку

Район	Громада	Інтегральний індикатор фінансового розвитку
Дністровський	Сокирянська міська	0,67
	Вашковецька сільська	0,69
	Кельменецька селищна	0,66
	Лівинецька сільська	0,65
	Мамалигівська сільська	0,69
	Рукшинська сільська	0,63
	Недобоївська сільська	0,66
	Клішковецька сільська	0,62
Чернівецький	Ванчиковецька сільська	0,56
	Топорівська сільська	0,61
	Боянська сільська	0,65
	Острицька сільська	0,66
	Герцаївська міська	0,69
	Кадубовецька сільська	0,57
	Чагорська сільська	0,66
	Тарашанська сільська	0,61
	Ставчанська сільська	0,59
	Кам'янська сільська	0,57
	Кам'янецька сільська	0,57
	Тереблеченська сільська	0,64
	Красноільська селищна	0,63
	Чудейська сільська	0,60
Вижницький	Банилівська сільська	0,60
	Брусницька сільська	0,59
	Усть-Путильська сільська	0,67

Джерело: розрахунки авторів

Великокучурівська, Глибоцька, Сторожинецька громади) та Вишнівського (Вашківська, Вишнівська, Берегометська, Конятинська, Путильська, Селятинська громади) районів. Характерною особливістю даної групи є незначні розбіжності у фінансовому розвитку в залежності від того, який населений пункт є центром тієї чи іншої територіальної громади – село, селище чи місто. Так, середнє значення інтегрального індикатора рівня фінансового розвитку сільських та селищних територіальних громад регіону становить 0,76, тоді як міських – 0,79. Незважаючи на доволі посередній рівень фінансового розвитку в порівнянні з іншими громадами регіону всі територіальні громади даної групи характеризуються вкрай низькими значеннями за цілим рядом ключових показників. Індекс податкоспроможності територіальних громад групи, окрім Заставніської ТГ, де він складає становить 0,79 із визначеним значенням критерію – 1, коливається в межах 0,18 – 0,6, що формує значення критеріїв помірного та низького рівня – 0,7 та 0,5 відповідно. Обсяг базової дотації від загальної суми доходів загального фонду бюджету є найнижчим у Заставніської громади та складає 8,4% (значення критерію – 1), тоді як у решти громад виділеної групи коливається в межах від 18,6% до 49,2%, (значення критеріїв - 0,5 – 0,7). Навпаки, якщо середньо статистична громада регіону на оплату праці органів місцевого самоврядування витрачає 22,8% коштів від дохідної частини бюджету загального фонду, що виражається відповідним середнім значенням індикатора 0,77, то територіальні громади помірного рівня фінансового розвитку витрачають в середньому лише 16,8% коштів (середнє значення індикатора – 1), що є навіть нижчим ніж середньоукраїнський показник – 16,9%.

Більша частина територіальних громад регіону належить до групи **низького рівня фінансового розвитку** (величина індикатора в межах від 0,55 до 0,7). Територіальні громади сформованої групи характеризуються значними диспропорціями (таблиця 3). Так, єдиними міськими громадами групи низького рівня фінансового розвитку є Герцаївська та Сокирянська, що водночас є найбільш фінансово спроможними серед інших громад 25 громад групи, інтегральний індикатор яких становить 0,69 та 0,67 відповідно. Середнє значення даного показника серед селищних територіальних громад – 0,65, а сільських – 0,62.

Більшість територіальних громад виділеної групи мають низький рівень податкоспроможності та дотаційності, а помірним рівнем за двома показниками характеризується лише Сокирянська міська громада, натомість, у 12 громадах частка дотаційних ресурсів з державного бюджету перевищує 50% від загальної суми доходів бюджету конкретної територіальної громади, що вказує на критичний рівень індикатора. Доходи загального фонду помірного рівня притаманні лише Сокирянській, Кельменецькій та Боянській громадам, значення ж індикатору всіх інших територіальних громад зазначеної групи дорівнює 0,5. Незважаючи на те, що в цілому по Україні капітальні видатки місцевих бюджетів за сім років реформи децентралізації зросли на понад 60% (Decentralization. Capital expenditures of local budgets..., 2021) лише серед територіальних громад низького рівня фінансового розвитку Чернівецької області в 13 громадах таке фінансування напрямків їх безпосереднього розвитку в досліджуваний період взагалі відсутнє і лише в Герцаївській громаді досягає помірного значення індикатора. Навпаки,

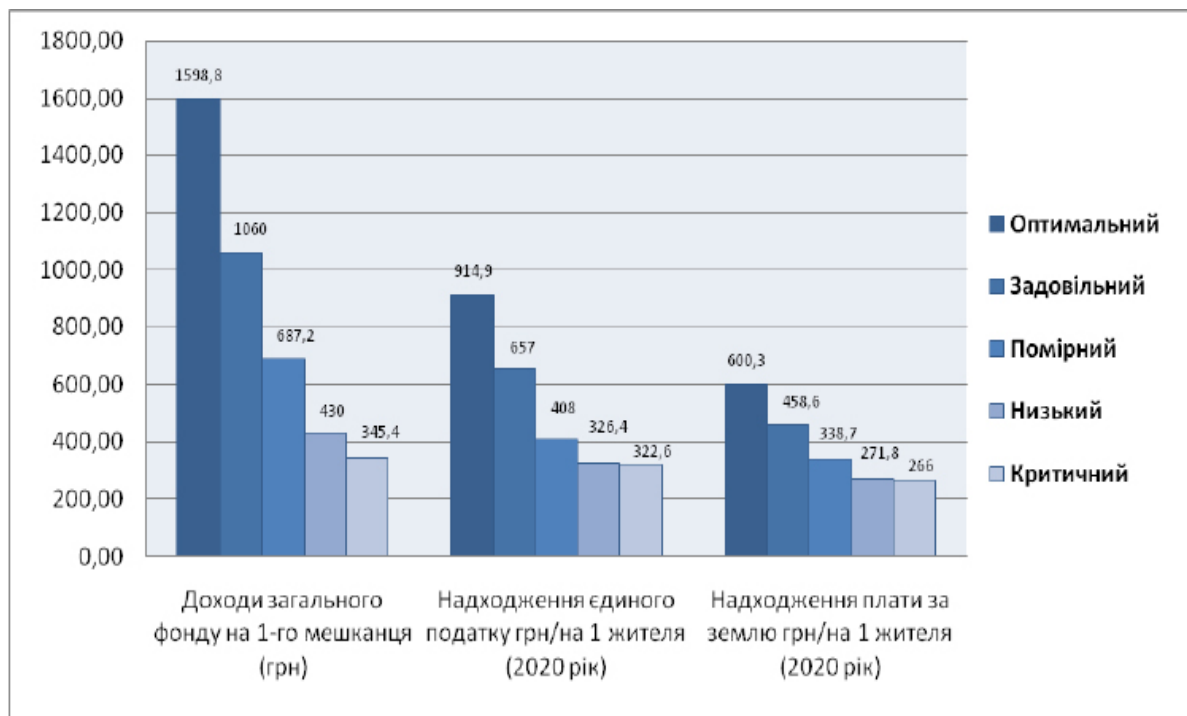


Рис. 2. Окремі показники територіальних громад Чернівецької області всіх рівнів фінансового розвитку

за показником видатків на загальну середню освіту на 1-го учня територіальні громади групи характеризуються кращою ситуацією, ніж в цілому по регіону – 8285,6 грн на 1-го учня громади групи проти 7964,4 грн на 1-го учня громади Чернівецької області, а в 7 громадах значення даного показника перевищує середнє по Україні.

До групи **критичного рівня фінансового розвитку** (величина індикатора менше 0,55) увійшли 5 територіальних громад регіону: Веренчацька, Карапчівська, Сучевенська, Горішньошеровецька та Петровецька, що характеризуються найнижчими абсолютними значеннями за всіма фінансовими показниками. Так, доходи загального фонду всіх громад групи менше 50% від середнього значення по Україні і становлять 345,4 грн на 1-го мешканця територіальної громади. Також, зазначеним територіальним громадам притаманні найнижчі показники надходження єдиного податку та плати за землю на 1-го жителя – 322,6 та 266 грн відповідно, що вказує на неспроможність громад критичного рівня фінансового розвитку на даному етапі генерувати значну частку коштів без дотаційних запозичень від держави (Рис. 1).

Власне, підтвердженням цьому є той факт, що індекс податкоспроможності всіх 5 громад групи не перевищує значення 0,22, тому, відповідно, всі вони характеризуються критичним рівнем дотаційності бюджетів – частка коштів, що надходить до територіальних громад групи у вигляді базової дотації коливається в межах від 51,8% до 62,1%.

Висновки. Шлях до фінансової автономії об'єднаних територіальних громад є складним та багатограним процесом, успіх якого залежить як від вдалих впроваджень органів місцевого самоврядування, реалізації дієвої стратегії розвитку громади, що виражатиметься її економічним та соціальним зростанням, так і від вчасних законодавчих ініціатив вищих органів державної влади.

Результати дослідження фінансової спроможності територіальних громад Чернівецької області вказують як на їх значне відставання за ключовими фінансовими показниками від середньоукраїнських значень, так і на значні внутрішні диспропорції між громадами регіону. Важливими напрямками покращення економічного становища територіальних громад регіону вбачаємо:

- міжмуніципальне співробітництво, як основу співпраці між територіальними громадами, що формує тісні взаємозв'язки на загально вигідних умовах та які направлені на розвиток якості життя населення громад, що взаємодіють. Діяльність в межах міжмуніципального співробітництва дає можливість територіальним громадам низького рівня фінансового розвитку зростати та створювати нові можливості та напрямки розвитку у кооперації із більш розвиненими громадами, переймати

та використовувати вдалі практики реалізації різнопланових проєктів та реалізовувати ті цілі та завдання, виконання яких було б неможливим без такого роду співпраці. Об'єднання територіальних громад задля досягнення спільної мети формує потужний розвиток всього регіону та України в цілому. Так, ОТГ Чернівецької області, в межах яких протікає річка Дністер, в рамках Форуму “DNIESTER CANYON” (Khmelnysky Regional Council, 2021) підписали договір міжмуніципального співробітництва із придністерськими територіальними громадами інших регіонів (Львівської, Івано-Франківської, Тернопільської, Хмельницької, Вінницької та Одеської областей), основні засади якого спрямовані, як на використання значного природно-ресурсного потенціалу території та створення потужного туристичного ядра притягання, так і на поліпшення екологічної ситуації регіону загалом.

- фандрайзинг, як ключовий інструмент залучення позабюджетних ресурсів перш за все для реалізації неприбуткових внутрішньогромадних проєктів соціального спрямування. Низькі доходи та значна дотаційність бюджетів, що характерні для більшості територіальних громад Чернівецької області значно гальмують їх розвиток, адже більшість коштів просто «проїдаються», що у свою чергу унеможливує запровадження заходів, направлених на покращення якості життя населення. Політика громад, направлена на пошук джерел фандрайзингу – грантів, спонсорської та благодійної допомоги в тому числі від міжнародних фондів та донорів, створює умови розширення можливостей реалізації проєктів місцевого значення, досягнення успіхів у яких вказує на ефективну діяльність органів місцевого самоврядування.

- промоцію, як комплекс заходів, направлених на створення позитивного іміджу тієї чи іншої територіальної громади, привабливості для інвестицій, економічної діяльності, відпочинку тощо. Суперництво міст, регіонів і країн за ресурси перетворює їх із географічних одиниць у повноцінні товари, що мають свою цінність, властивості, вартість. Тому в територіях сформувалася потреба мати відмінну ідентичність і вміло про неї розповідати (PLEDDG, 2019). Чернівецька область володіє значним ресурсним потенціалом, вдалиий розвиток, використання та паралельний брендинг окремих елементів якого дозволить отримати нові можливості розвитку територіальних громад.

Фактор фінансової самодостатності та розвитку кожної громади є одним із головних показників високого рівня життя її мешканців, тому вдале стратегічне планування і реалізація комплексу заходів на покращення фінансової спроможності повинно стати ключовим завданням органів місцевого самоврядування територіальних громад.

References:

- Borshch, H. A., Vakulenko, V. M., Hrynychuk, N. M., Dekhtyarenko, Yu. F., Ihnatenko O. S., Kuybida, V. S., Tkachuk, A. F., & Yuzefovych, V. V. (2017). *Resource Provision of the United Territorial Community and its Marketing: Textbook*. Kyiv [In Ukrainian]. [Ресурсне забезпечення об'єднаної територіальної громади та її маркетинг: навчальний посібник / [Г. А. Борщ, В. М. Вакуленко, Н. М. Гринчук, Ю. Ф. Дехтяренко, О. С. Ігнатенко, В. С. Куйбіда, А. Ф. Ткачук, В. В. Юзефович]. Київ: 2017. 107 с.]
- Buryachenko, A., Filimoshkina, I. (2018). Fiscal decentralization and financial capacity of local self-government in Ukraine. *Finance of Ukraine*, 5, 56–68. Retrieved from: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2018_5_6 [In Ukrainian]. [Буряченко А. Є., Філімошкіна І. О. Фіскальна децентралізація та фінансова спроможність місцевого самоврядування в Україні // Фінанси України. 2018. № 5. С. 56–68. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Fu_2018_5_6.
- Cabinet of Ministers of Ukraine Resolution. (2015). *About the approval of the Methodology of formation of capable territorial communities*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-%D0%BF#n157> [In Ukrainian]. [Про затвердження Методики формування спроможних територіальних громад / Постанова КМУ №214 від 8 квітня 2015 року. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/214-2015-%D0%BF#n157>]
- Community Capacity Portal. (2021). Retrieved from: <https://ais.tdukr.com/> [In Ukrainian]. [Портал спроможності громад. Режим доступу: <https://ais.tdukr.com/>]
- Decentralization. (2020). *Estimation of financial indicators of budgets of 872 amalgamated territorial communities: rating for 9 months of 2020*. Retrieved from: <https://decentralization.gov.ua/news/12952> [In Ukrainian]. [Оцінка фінансових показників бюджетів 872 ОТГ: рейтинг за 9 місяців 2020 року/Децентралізація. Режим доступу: <https://decentralization.gov.ua/news/12952>]
- Decentralization. (2021). *Capital expenditures of local budgets for seven years of reform increased by more than 60%* Retrieved from: <https://decentralization.gov.ua/news/13783> [In Ukrainian]. [Капітальні видатки місцевих бюджетів за сім років реформи зросли на понад 60%. 2021. /Децентралізація. Режим доступу: <https://decentralization.gov.ua/news/13783>]
- Decentralization (2021). *Estimation of the level of financial capacity of communities – guidelines (project)*. Retrieved from: <https://decentralization.gov.ua/news/14022> [In Ukrainian]. [Оцінка рівня фінансової спроможності громад – методичні рекомендації (проект) /Децентралізація. Режим доступу: <https://decentralization.gov.ua/news/14022>]
- European Charter of Local Self-Government (2017). Retrieved from: https://www.socosvita.kiev.ua/sites/default/files/Visnyk_3_4-2016-56-59_Kravchenko.pdf [In Ukrainian]. [Європейська хартія місцевого самоврядування, 57 с. Режим доступу: https://www.socosvita.kiev.ua/sites/default/files/Visnyk_3_4-2016-56-59_Kravchenko.pdf]
- Joint Action Center. (2021). *Financial capacity of regional centers of Ukraine*. Retrieved from: <https://centreua.org/mistsevi-byudzhety/finansova-spromozhnist-oblasnyh-tsentriv-ukrayiny/> [In Ukrainian]. [Фінансова спроможність обласних центрів України / Центр спільних дій. Режим доступу: <https://centreua.org/mistsevi-byudzhety/finansova-spromozhnist-oblasnyh-tsentriv-ukrayiny/>]
- Joint Action Center. (2021). *Methodology for measuring the financial capacity of territorial communities of regional centers of Ukraine during 2018-2021 (9 months)*. Retrieved from: <https://centreua.org/mistsevi-byudzhety/metodologiya-vymiryuvannya-finance-spromozhnosti-terytorialnyh-gromad-oblasnyh-tsentriv-ukrayiny-protyagom-2018-2021-9-misyatsiv-rokiv/> [In Ukrainian]. [Методологія вимірювання фінансової спроможності територіальних громад обласних центрів України протягом 2018-2021 (9 місяців) років / Центр спільних дій. Режим доступу: <https://centreua.org/mistsevi-byudzhety/metodologiya-vymiryuvannya-finance-spromozhnosti-terytorialnyh-gromad-oblasnyh-tsentriv-ukrayiny-protyagom-2018-2021-9-misyatsiv-rokiv/>]
- Khmelnitsky Regional Council. (2021). *Forum “DNISTER CANYON”: 33 Prydnisterska communities have signed an agreement on inter-municipal cooperation*. Retrieved from: <https://km-oblrada.gov.ua/forum-dniester-canyon-33-prydnisterski-gromady-pidpysaly-dogovir-pro-mizhmuni-czypalne-spivrobotnycztvo/> [In Ukrainian]. [Форум “DNISTER CANYON”: 33 придністерські громади підписали договір про міжмуніципальне співробітництво.2021 / Хмельницька обласна рада. Режим доступу: <https://km-oblrada.gov.ua/forum-dniester-canyon-33-prydnisterski-gromady-pidpysaly-dogovir-pro-mizhmuniczypalne-spivrobotnycztvo/>]
- Kravtsiv, V., & Storonyanska, I. (2020). *Territorial Communities in Terms of Decentralization: Risks and Mechanisms of Development: a monograph*. Lviv: SI “Institute of Regional Studies named after M.I. Dolishny of NAS of Ukraine. 531 p. (Series “Problems of Regional Development”). [In Ukrainian]. [Територіальні громади в умовах децентралізації: ризики та механізми розвитку: монографія / за ред. Кравціва В. С., Сторонянської І. З. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України, 2020. 531 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»)]
- Land Code of Ukraine. (2002). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> [In Ukrainian]. [Земельний кодекс України / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, № 3-4, с. 27. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>]
- Lunina, I. (2016). Budget decentralization in Ukraine in context European trends. *Collection of scientific works of*

the State University fiscal service of Ukraine, 2, 155–171. [In Ukrainian]. [Луніна І. О. Бюджетна децентралізація в Україні у контексті європейських тенденцій // Збірник наукових праць Національного університету державної податкової служби України. 2016. № 2. С. 155–171].

Ministry of Development of Communities and Territories of Ukraine (2021). *Methodical recommendations for assessing the level of financial capacity of territorial communities*. [In Ukrainian]. [Методичні рекомендації щодо оцінки рівня фінансової спроможності територіальних громад (проект) // Міністерство розвитку громад та територій України. Київ, 2021. 9 с.]

Minregion. (2018). *Estimation of financial capacity of 366 amalgamated territorial communities for 2017 (by regions)*. Retrieved from: [https:// decentralization.gov.ua/uploads/library/file/183/366.pdf](https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/183/366.pdf) [In Ukrainian]. [Оцінка фінансової спроможності 366 ОТГ за 2017 рік (у розрізі областей) / Група фінансового моніторингу. Центральний офіс реформ при Мінрегіоні. Київ, 2018. 48 с. <https://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/183/366.pdf>]

Minregion. (2018). *Financial capacity of budgets of perspective amalgamated territorial communities*, 32 p. [In Ukrainian]. [Фінансова спроможність бюджетів перспективних об'єднаних територіальних громад/ Центральний офіс реформ при Мінрегіоні. Київ, 2018. 32 с.]

Natalenko, N. (2016). *Finances and the budget of the united community (training module)*. Kyiv: ICC “Legal Status”, 72 p. [In Ukrainian]. [Наталенко Н.В. Фінанси та бюджет об'єднаної громади (навчальний модуль). Київ: ІКЦ «Легальний статус», 2016. 72 с.]

Nikolenko, V., Sveshnikov, S. N., Yurchenko, V. V., & Kryzhanovsky, V. I. (2016). *Local Budgets as a Factor of Stability of Regional Development*. Kyiv. [In Ukrainian]. [Ніколенко В. Ю., Свешніков, С. М. Юрченко, В. В., Крижановський, В. І. Місцеві бюджети як чинник стабільності розвитку регіонів. Київ, 2016. 41 с.]

Order of the Ministry of Finance of Ukraine (2012). *On approval of the Instruction on the application of the economic classification of budget expenditures and the Instruction on the application of the classification of budget lending*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0456-12#Text> [In Ukrainian]. [Про затвердження Інструкції щодо застосування економічної класифікації видатків бюджету та Інструкції щодо застосування класифікації кредитування бюджету/Наказ МФУ №333 від 12 березня 2012 року/ Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0456-12#Text>]

Pelekhatyy, A. (2016). Financial capacity of amalgamated territorial communities in the conditions of decentralization: problems and ways to solve them. *Effective Economy*, 11. Retrieved from: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5260> [In Ukrainian]. [Пелехатий А. О. Фінансова спроможність об'єднаних територіальних громад в умовах децентралізації: проблеми та шляхи їх вирішення // Ефективна економіка № 11, 2016. Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5260>]

PLEDDG. (2019). *Branding and marketing of territories*, 58 p. Retrieved from: http://pleddg.org.ua/wpcontent/uploads/2019/09/Case_Study_PLEDDG_Regional_BrandingMarketing_2019.pdf [In Ukrainian]. [Брендинг і маркетинг територій. У чому секрет найбільш успішних міст в Україні? Кейс-стаді. Досвід Проекту ПРОМІС. 2019. 58 с. Режим доступу: http://pleddg.org.ua/wpcontent/uploads/2019/09/Case_Study_PLEDDG_Regional_BrandingMarketing_2019.pdf]

Sember, S., Chubar, O., & Mashiko, K. (2015). Theoretical approaches to defining of the nature of financial capacity and financial resources of a territorial community. *Regional Economy*, 77(3), 81–90. [In Ukrainian]. [Сембер С. В. Теоретичні підходи до визначення сутності фінансової спроможності та фінансових ресурсів територіальної громади / С. В. Сембер, О. Г. Чубарь, К. С. Машіко // Регіональна економіка. 2015. Вип. 77. № 3. С. 81–90.]

Tax Code of Ukraine (2011). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text> [In Ukrainian]. [Податковий кодекс України/ Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 13-14, № 15-16, № 17, с. 112. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>]

The Price of the State (2019). *How much did local budgets earn on land?* Retrieved from: <https://cost.ua/721-skilky-mistsevi-byudzhety-zarobyly-na-zemli/> [In Ukrainian]. [Скільки місцеві бюджети заробили на землі?/Ціна держави. Режим доступу: <https://cost.ua/721-skilky-mistsevi-byudzhety-zarobyly-na-zemli/>]

SPATIAL FEATURES OF THE ROAD NETWORK IN WESTERN UKRAINE**¹Sergii PUHACH, ²Oksana YAROMENKO, ²Nina MYRONETS**¹*Lesya Ukrainka Volyn National University, Lutsk, Ukraine*²*Academician Stepan Demianchuk International University of Economics and Humanities, Rivne, Ukraine*¹*puhachserhiy@gmail.com*

Abstract: The road network is an important part of the transport system that ensures the operation of all industries, agriculture and social sphere. Road maintenance costs can be from 5 to 10% of the state budget per year. On the other hand, it should be noted that vehicle owners make significant contributions to the state budget of Ukraine through direct and indirect taxes. The road network has a lot of problems in terms of efficient functioning. One of the main problems is insufficient financing of road repair works. The aim of the study is to determine the spatial features of the road network of Western Ukraine, and the main task - to analyze, based on open data OpenStreetMap, the accessibility of the road network in the context of regions, districts and cities of regional subordination of Western Ukraine using as the indicators the transport network density and the Engel's coefficient. Due to the difficulty of accessing official statistics at the local level, both official statistics and open data from the OpenStreetMap mapping service were used. As a result of the research it was revealed: relatively even distribution over the territory, lack of sharp fluctuations in the availability level (the maximum and minimum value of the Engel's coefficient differs only by 5.7 times); the most important roads (primary and secondary) connect regional centers and the largest cities with each other and with the state border; the largest road hub in Western Ukraine is the city of Lviv; among the districts, the highest accessibility of roads is observed in the western part of Volyn oblast, western and central parts of Chernivtsi oblast and southern part of Rivne oblast; increased concentration of roads in Precarpathian (an area of old industrial development); reduced concentration in the Ukrainian Carpathians and in the northeast of the region (north of Rivne region). In general, at the local level (districts, cities of regional subordination) the same patterns can be observed as at the regional level (regions).

Key words: road, road network, transport network density, Engel's coefficient, Western Ukraine.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.87.26-31>

UDC: 911.3:625.7(477.8)

Received: May 03, 2022.

Revised: June 16, 2022.

Accepted: June 27, 2022.

ПРОСТОРОВІ ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ МЕРЕЖІ АВТОМОБІЛЬНИХ ДОРІГ У ЗАХІДНІЙ УКРАЇНІ**¹Сергій ПУГАЧ, ²Оксана ЯРОМЕНКО, ²Ніна МИРОНЕЦЬ**¹*Волинський національний університет імені Лесі Українки, Луцьк, Україна*²*Міжнародний економіко-гуманітарний університет імені академіка Степана Дем'янчука, Рівне, Україна*¹*puhachserhiy@gmail.com*

Анотація: Мережа автомобільних доріг є невід'ємною частиною єдиної транспортної системи, що забезпечує роботу всіх галузей промисловості, сільського господарства та соціальний розвиток суспільства. Значимість автомобільних доріг відображає той факт, що витрати на їх утримання кожного року можуть поглинати від 5 до 10% державного бюджету. З іншого боку, слід зазначити, що власники транспортних засобів через прямі та непрямі податки роблять значні внески до державного бюджету України. Мережа автомобільних доріг має ряд проблем щодо ефективного функціонування. Однією з головних проблем є недостатнє фінансування дорожньо-ремонтних робіт.

Метою дослідження є визначення просторових особливостей функціонування мережі автомобільних доріг у Західній Україні, а основним завданням – на основі відкритих даних OpenStreetMap, проаналізувати забезпеченість мережею автомобільних доріг у розрізі областей, районів та міст обласного підпорядкування Західної України за допомогою показників щільності транспортної мережі та коефіцієнт Енгеля. У зв'язку з труднощами доступу до офіційної статистичної інформації на локальному рівні, використовувалися як офіційні статистичні дані, так і відкриті дані картографічного сервісу OpenStreetMap.

У результаті дослідження виявлено такі просторові особливості: відносно рівномірний розподіл по території, відсутність різких коливань рівня забезпеченості (максимальне та мінімальне значення коефіцієнта Енгеля відрізняється лише у 5,7 разів); найважливіші дороги (міжнародні, національні) з'єднують між собою обласні центри та найбільші міста з державним кордоном й між собою; найбільшим автомобільним вузлом регіону є м. Львів; серед районів найбільша забезпеченість автошляхами спостерігається у західній частині Волинської, західній та центральній частинах Чернівецької, південній частині Рівненської областей; підвищена концентрація автошляхів у Передкарпатті (район давнього промислового освоєння); понижена концентрація в Українських Карпатах та на північному сході регіону (північ Рівненської області). Загалом, на локальному рівні (райони, міста обласного підпорядкування) можна спостерігати ті ж патерни, що й на регіональному рівні (області).

Ключові слова: автомобільна дорога, мережа автомобільних доріг, щільність транспортної мережі, коефіцієнт Енгеля, Західна Україна.

Introduction. Transport networks, as well as their characteristics and possibilities for the transportation of passengers and cargo, have always been a determining factor in the socio-economic development of settlements, regions and entire countries in general.

The road network is an important part of the transport system that ensures the operation of all industries, agriculture and social sphere. In addition, roads provide uniform access to different places of communities, districts, regions, countries. They also ensure the safe and reliable movement of people and goods. Motor roads are one of the subsystems of the country's economic system, a public product and have a great importance. The state of highways determines the transportation costs of goods and passengers, the prices level, to some extent the employment of the population, the rate of development of the regional and national economy. In turn, the condition of roads depends on economic opportunities and the level of road construction financing.

Road maintenance costs can be from 5 to 10% of the state budget per year. On the other hand, it should be noted that vehicle owners make significant contributions to the state budget of Ukraine through direct and indirect taxes.

The road network has a lot of problems in terms of efficient functioning. One of the main problems is insufficient financing of road repair works. Writing programs and projects of socio-economic growth is impossible without an analysis of the current state and prospects for the development of road transport, a study of the mutual influence of the motor transport network and the entire socio-economic system in general. That is why we consider the research topic is relevant and one that requires further research.

Purpose of the study. The purpose of the study is to determine the spatial features of the road network in Western Ukraine, and the main task is to analyze the availability of the road network in the context of oblasts, districts and cities of regional subordination of Western Ukraine, based on OpenStreetMap open data using the indicators the transport network density and the Engel's coefficient.

Literature review. The study of transport networks has long traditions dating back to the 19th century. Among the first researchers of communication routes were such scientists as J. Kohl, L. Lalanne, E. Engel, L. Henkel (Tarhov, 2006). In those years, L. Lalanne formulated the first laws for the development of transport networks on the example of railways (Lalanne, 1863). There are a large number of publications on the functioning of road transport and its networks in the English scientific literature (Docherty & Shaw, 2008; Jamroz, 2012; Rodrigue, 2020; Wang et al., 2020; etc.).

Such scientists as Z. Gerasymchuk, V. Hrytsevych, L. Makovetska, O. Pikulyk, S. Puhach, H. Senchuk, M. Senkiv, G. Smirnov and others dealt with issues of the functioning and development of the road transport network in Western Ukraine. In particular, V. Hrytsevych and H. Senchuk studied the motor vehicle network in the

context of European integration (Hrytsevych & Senchuk, 2010), the curvature of the motor vehicle space (Hrytsevych & Senchuk, 2009; Hrytsevych & Senchuk, 2011b), polytransport (a combination of road and rail transport in a certain areas) highways of the Carpathian region of Ukraine (Hrytsevych & Senchuk, 2011a). O. Pikulyk analyzed the spatial aspects of transport infrastructural support of the socio-economic development of the Western region of Ukraine (Pikulyk, 2009). M. Senkiv made a geologicistic description of the Western region of Ukraine (Hrytsevych & Senkiv, 2015; Senkiv, 2016; Senkiv, 2017), in particular, she analyzed road and railway networks using graph theory and cartographic GIS modeling. V. Hrytsevych and M. Senkiv studied the topology and metrics of the motor vehicle space in the Western region of Ukraine (Hrytsevych & Senkiv, 2014).

Data and methods. There are certain difficulties with access to official statistical information at the local level. In this regard, in our research we used both official statistical data (Petrenko, 2020; Verner, 2019) and open data from the OpenStreetMap mapping service (Geofabrik, 2020). Since different roads have different importance for the development of the territory, we have carried out the normalization procedure. During normalizing, the following weight coefficients were used for different classes of roads: trunk – 1.25, primary – 1.25, secondary – 1.0, tertiary – 0.75, unclassified – 0.75. The calculation of the total length of the road network was carried out in the GIS package QGIS Desktop 2.14.9.

The level of accessibility of the territory by roads was recognized using two indicators: transport network density and Engel's coefficient. The *transport network density* D_s , was calculated as the multiplication of the network length L and the area of the territory S . The *Engel's coefficient* D_e , was calculated as the division of the network length L by the square root of the product of the land area S by the population that living in it P (Dudnyk, 2016).

The territorial units of the second rank of the “old” administrative-territorial division of Ukraine, which existed until July 17, 2020, were chosen as the basic units of the study.

Main findings. The main mode of transport in Ukraine is road transport. Accordingly, the main communication network in Western Ukraine is the road network. It has a long history of formation and its development continues today. Some sections of roads fall into decay, while others are acquiring new impulses of development. The main factors influencing the development of transport networks, including the road network, are natural (primarily relief, hydrological network, hydrogeological conditions), settlement system (communication routes connect first of all places with population concentration), the level of socio-economic development (communications have a relatively high cost of construction and subsequent operation; therefore, more developed territories have better transport networks), administrative-territorial division (a connection can be found between the hierarchy (quality) of roads and the

rank of administrative centers which they connect), international division of labor and cross-border cooperation (international communications are the best in terms of quality), etc.

The total length of public roads in Western Ukraine is 35,200 km (Petrenko, 2020). This is 21.7% of Ukrainian roads, while the share of the Western Ukraine in the area of Ukraine is 18.3% (Verner, 2019). Lviv oblast has the longest road length (8,400 km). Volyn oblast takes the second place in the rank (6,200 km). The shortest lengths of roads are in Zakarpattia oblast (3,400 km) and Chernivtsi oblast (2,9 km) (Table 1).

However, the absolute indicators of the length of the road network are not very informative. It is quite expected that the longest length of roads is observed in the Lviv oblast (the largest area, the most developed region). The second place of the Volyn oblast is explained by its relatively large area in combination with powerful transit international highways. Zakarpattia and Chernivtsi oblasts have the shortest length of roads, as they are small in area. In addition, a significant part of the territory of Zakarpattia, Ivano-Frankivsk, and Chernivtsi oblasts is occupied by the mountain massifs of the Ukrainian Carpathian Mountains. The total length of roads in the mountains is much less than in the plains.

It is better to analyze the level of accessibility of the region to roads using the road network density indicator. In general, Western Ukraine is characterized by a higher density of roads compared to Ukraine (318.2 versus 268.2 km/1000 km²).

The highest density of roads was recorded in Lviv (384.8 km/1000 km²), Ternopil (361.7 km/1000 km²) and Chernivtsi (358.2 km/1000 km²) oblasts. Such high rates are a consequence of the large total length of road (Lviv oblast), as well as due to the small total area of the territory of the oblast (Ternopil, Chernivtsi oblasts). The lowest roads densities are in Zakarpattia (266.6 km/1000 km²) and Rivne (259.3 km/1000 km²) oblasts. These oblasts have lower indicators of the road network density than the average for Ukraine. The reason for this may be the lower development level of the territory (mountainous areas of Zakarpattia oblast, large areas of forests and swamps in the Rivne oblast).

In addition to the roads length and the land area, the level of accessibility to the road network is also affected by the population size. Regions with a larger population need a denser transport network. To calculate the accessibility availability of roads in the territory, we used E. Engel's formula. Volyn (1.360) and Ternopil (1.319) oblasts have the highest level of accessibility to the road network among the oblasts of Western Ukraine according to the Engel's coefficient. These oblasts have a relatively small population. The Lviv oblast (1.134) also has value higher than the average for Western Ukraine. The lowest values of the Engel's coefficient are typical characteristic for the densely populated Ivano-Frankivsk (0.939) and Zakarpattia (0.850) oblasts.

At the local level, we can see more clearly the features of the territorial differentiation of the transport network. Roads are part of a basic framework of the

Table 1

Main indicators of the road network in Western Ukraine*

Indicator	Volyn oblast	Zakarpattia oblast	Ivano-Frankivsk oblast	Lviv oblast	Rivne oblast	Ternopil oblast	Chernivtsi oblast	Western Ukraine	Ukraine
Population (1.01.2020, thous. people)	1032.2	1254.3	1368.8	2513.8	1153.7	1039.7	901.9	9264.4	41940.7
Share in the population of Ukraine (%)	2.5	3.0	3.3	6.0	2.8	2.5	2.2	22.1	100.0
Total area (km ²)	20144	12753	13927	21831	20051	13824	8096	110626	603549
Share in the area of Ukraine (%)	3.3	2.1	2.3	3.6	3.3	2.3	1.3	18.3	100.0
Length of public roads (thous. km)	6.2	3.4	4.1	8.4	5.2	5.0	2.9	35.2	161.9
Length of public roads (%)	3.8	2.1	2.5	5.2	3.2	3.1	1.8	21.7	100.0
Road network density (km/1000 km ²)	307.8	266.6	294.4	384.8	259.3	361.7	358.2	318.2	268.2
Engel's coefficient	1.360	0.850	0.939	1.134	1.081	1.319	1.073	1.100	1.018

* Compiled and calculated by the authors based on (Petrenko, 2020; Verner, 2019)

territory. These are the channels through which the majority of modern material communications between settlements are carried out. Motor roads are present in all territories without exception. Any modern settlement has car entrances to all objects, buildings and structures. Today, a popular statement asserts that “modern cities are made for cars, not for people”. That is why the current stage of human development is sometimes called the “automotive” stage.

The total (total) length of roads in Western Ukraine is 50,227.5 km (42,106.0 km after normalization). After normalization, the total length of roads decreased by

16.2%. This indicates that the basis of the road network consists of district and local roads. As a rule, these roads are of low quality. The longest length of roads (more than 600 km) is observed in the Storozhynets (Chernivtsi oblast), Rivne (Rivne oblast), Yavoriv (Lviv oblast), Kovel, Horokhiv (Volyn oblast) districts (Fig. 1). These are large administrative districts, adjacent to cities of regional subordination (except Horokhiv district), which have a dense settlement network and a high level of socio-economic development (Dzhaman, 2003; Pikulyk, 2009; Puhach, 2021; Semenov, 2008; etc.).

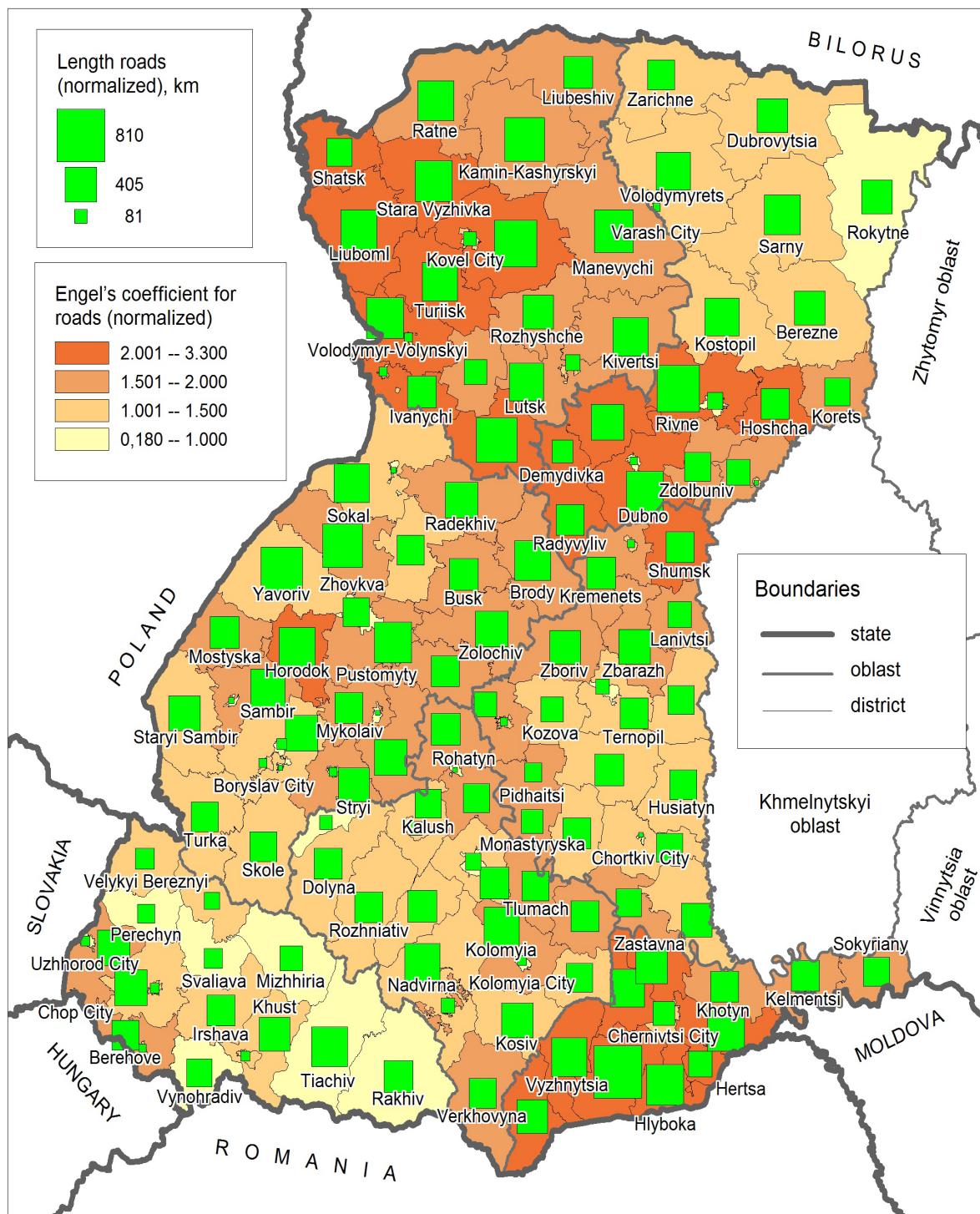


Fig. 1. Road network in Western Ukraine

In Western Ukraine, 15 administrative districts have the length of roads from 500 to 600 km (Fig. 1). Six of them are located in the Volyn oblast (Kamin-Kashyrskyi, Manevychi, Stara Vyzhivka, Volodymyr-Volynskyi, Liuboml, Ratne districts), four are in the Lviv oblast (Zhovkva, Pustomyty, Horodok, Brody districts), two are in the Rivne oblast (Dubno, Sarny districts) and two are in the Chernivtsi oblast (Hlyboka, Novoselytsia districts). Ivano-Frankivsk, Ternopil and Zakarpattia oblasts do not have administrative districts with long roads. This can be explained by the presence of mountainous areas where road construction is difficult (Ivano-Frankivsk and Zakarpattia oblasts) and the small areas of the most administrative districts (Ternopil oblast).

20 districts have a total length of roads within 400-500 km; 39 administrative units - from 300 to 400 km; 24 districts - within 200-300 km, 38 administrative-territorial units have less than 200 km of roads. On average, in Western Ukraine, one administrative-territorial unit of the second level (district or city of regional subordination) has 356.2 km (298.6 km of normalized) motor roads.

According to the indicator of road network density (km/1000 km²), the highest values were recorded in the cities of regional subordination. Indicators vary from 942.5 (Khust) to 2433.9 (Luts'k) km/1000 km². The small area of the cities, combined with the concentration of socio-economic activity, requires intensive development of roads.

The highest indicators of the road network density (500-800 km/1000 km²) among administrative districts have seven districts of Chernivtsi oblast (Hlyboka, Hertsa, Kitsman, Novoselytsia, Storozhynets, Zastavna, Vyzhnytsia), three districts of Lviv oblast (Horodok, Pustomyty, Mykolaiv), three districts of Volyn oblast (Horokhiv, Ivanychi, Volodymyr-Volynskyi), one district of Rivne oblast (Rivne), one district of Zakarpattia oblast (Uzhhorod). These are predominantly small territorial formations with a high level of socio-economic development and an advantageous transport-geographical location.

High road density (400-500 km/1000 km²) is observed in 36 districts; average indicators (300-400 km/1000 km²) are recorded in 34 administrative districts; the lowest indicators (less than 300 km/1000 km²) have 23 territorial units. All areas with a low roads density are located either in the Ukrainian Carpathians, or they are large peripheral districts with a low development level and a geographical disadvantage (Fig. 1). On average, a second-level administrative-territorial unit in Western Ukraine has a road density of 627.2 km/1000 km².

Compared to the road density, the Engel's coefficient shows a slightly different pattern. Its highest values (over 2.0) are observed in 24 districts, such as: Volodymyr-Volynskyi, Stara Vyzhivka, Turiisk, Horokhiv, Kovel, Ivanychi, Shatsk, Liuboml (Volyn oblast), Putyla, Hlyboka, Storozhynets, Hertsa, Zastavna,

Kitsman, Novoselytsia, Vyzhnytsia (Chernivtsi oblast), Demydivka, Mlyniv, Hoshcha, Rivne, Radyvyliv, Dubno (Rivne oblast), Dubno (Lviv oblast), Shumsk (Ternopil oblast). Geographically, these are mainly the areas of the western part of Volyn oblast, the western and central parts of Chernivtsi oblast and the southern part of Rivne oblast (Fig. 1).

Descending to the lower parameter values, 43 administrative-territorial units have relatively high values of the Engel's coefficient (1.50-2.00), and 48 territorial units of Western Ukraine have an indicator within 1.00-1.50. The lowest values (Engel's coefficient 0.50-1.00) have 26 territorial units (19 cities of regional subordination and 7 districts). These are the districts of the Zakarpattia oblast (Mizhhiria, Perechyn, Rakhiv, Velykyi Bereznyi, Svaliava, Tiachiv) with significant mountainous areas. This group also includes the peripheral Rokytne district of the Rivne region which has significant forestal areas and nature reserves.

The average value of the Engel's coefficient for road network of second-level administrative-territorial units in Western Ukraine is 1.507. It divides the data array into two almost equal parts 47.5% and 52.5%. There is a uniform distribution and the absence of sharp fluctuations in the index of the Engel's coefficient between administrative and territorial units.

Conclusions. The following spatial patterns are found in the distribution of road network in Western Ukraine (Fig. 1):

- 1) relatively even distribution over the territory, lack of sharp fluctuations in the availability level (the maximum and minimum value of the Engel's coefficient differs only by 5.7 times);
- 2) the most important roads (primary and secondary) connect regional centers and the largest cities with each other and with the state border;
- 3) the largest road hub in Western Ukraine is the city of Lviv;
- 4) among the districts, the highest accessibility of roads is observed in the western part of Volyn oblast, western and central parts of Chernivtsi oblast and southern part of Rivne oblast;
- 5) increased concentration of roads in Precarpathian (an area of old industrial development);
- 6) reduced concentration in the Ukrainian Carpathians and in the northeast of the region (north of Rivne region) due to the natural conditions.

Further research of the road networks should be directed to the study of its individual parts at the local and micro levels. This will make it possible to develop projects for optimizing the transportation of goods and passengers. An important aspect for further studies is also the quality of the road network and its reliability (the last is important from the point of view of contemporary Russian aggression). Modeling of passenger flows and cargo flows using graph theory is also promising.

References:

- Docherty, I., & Shaw, J. (2008). *Traffic Jam. 10 Years of 'Sustainable' Transport in the UK*. Bristol: The Policy Press.
- Dudnyk, I. M. (2016). *Transport Geography*. Kyiv: NAU. [In Ukrainian]. [Дудник І. М. Транспортна географія. Київ: НАУ, 2016. 288 с.]

- Dzhaman, V. O. (2003). *Regional settlement systems: demogeographical aspects*. Chernivtsi: Ruta. [In Ukrainian]. [Джаман В. О. Регіональні системи розселення : демогеографічні аспекти. Чернівці : Рута, 2003. 392 с.]
- Geofabrik (2020). *Download OpenStreetMap data for this region: Ukraine (with Crimea)*. Geofabrik GmbH Karlsruhe. Site. URL: <https://download.geofabrik.de/europe/ukraine.html> (date of access: 8.07.2022).
- Hrytsevych, V. S., & Senchuk, H. V. (2009). The curvature of the motor vehicle space of the Lviv region. *Scientific Notes Ternopil National Volodymyr Hnatyuk Pedagogical University. Series: Geography*, 1, 50–55. [In Ukrainian]. [Грицевич В. С., Сеньчук Х. В. Кривизна автотранспортного простору Львівської області. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія : Географія*. 2009. № 1. С. 50–55.]
- Hrytsevych, V. S., & Senchuk, H. V. (2010). Road transport network of the Carpathian region of Ukraine in the context of European integration. *Scientific Notes of Ternopil National Volodymyr Hnatyuk Pedagogical University. Series: Geography*, 2, 52–58. [In Ukrainian]. [Грицевич В. С., Сеньчук Х. В. Автотранспортна мережа Карпатського регіону України в контексті євроінтеграції. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія : Географія*. 2010. № 2. С. 52–58.]
- Hrytsevych, V. S., & Senchuk, H. V. (2011a). Polyhighways of the Carpathian region of Ukraine. *Scientific Notes Ternopil National Volodymyr Hnatyuk Pedagogical University. Series: Geography*, 2, 78–83. [In Ukrainian]. [Сеньчук Х. В., Грицевич В. С. Полімагістралі Карпатського регіону України. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету ім. В. Гнатюка. Серія : Географія*. 2011. № 2. С. 78–83.]
- Hrytsevych, V. S., & Senchuk, H. V. (2011b). The curvature of the motor vehicle space of the Carpathian region of Ukraine. *Human Geography Journal*, 10(1), 122–127. [In Ukrainian]. [Грицевич В. С., Сеньчук Х. В. Кривизна автотранспортного простору Карпатського регіону України. *Часопис соціально-економічної географії*. 2011. Вип. 10 (1). С. 122–127.]
- Hrytsevych, V. S., & Senkiv, M. I. (2014). Topology and metrics of motor vehicle space as a factor of transport and logistics activity in the Western region of Ukraine. *Geopolitics and Ecogeodynamics of Regions*, 10(2), 483–488. [In Ukrainian]. [Грицевич В. С., Сеньків М. І. Топологія і метрика автотранспортного простору як чинник транспортно-логістичної діяльності в Західному регіоні України. *Геополітика и екогеодинамика регионов*. 2014. Т. 10. (вып. 2). С. 483–488.]
- Hrytsevych, V. S., & Senkiv, M. I. (2015). Geography of logistics activity in the Western region of Ukraine. *Human Geography Journal*, 19(2), 113–119. [In Ukrainian]. [Грицевич В. С., Сеньків М. І. Географія логістичної діяльності в Західному регіоні України. *Часопис соціально-економічної географії*. 2015. Вип. 19 (2). С. 113–119.]
- Jamroz, K. (2012). The impact of road network structure and mobility on the national traffic fatality rate. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 54, 1370–1377.
- Lalanne, L. (1863). Essai d'une theorie des reseaux de chemins de fer, fondee sur l'observation des faits et sur les lois primordiales qui president au roulement des populations. *Comptes Rendus des Seances de l'Academie des Sciences*, 57(4), 206–210.
- Petrenko, I. (ed.) (2020). *Transport of Ukraine 2019*. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine. [In Ukrainian]. [Транспорт України 2019 / за ред. І. Петренко. Київ : Державна служба статистики України, 2020. 115 с.]
- Pikulyk, O. B. (2009). *Transport Infrastructural Support for the Socio-Economic Development of the Western Region of Ukraine*. PhD Thesis. Lutsk: Lesya Ukrainka Volyn National University. [In Ukrainian]. [Пікулик О. Б. Транспортне інфраструктурне забезпечення соціально-економічного розвитку Західного регіону України : дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05. Луцьк, 2009. 188 с.]
- Puhach, S. (2021). *Social Geography of Communication Networks*. Lutsk: Teren. [In Ukrainian]. [Пугач С. Соціальна географія комунікаційних мереж Західної України : монографія / за ред. К. Мезенцева. Луцьк : видавництво «Терен», 2021. 284 с.]
- Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). New York: Routledge.
- Семенов, В. Ф. (2008). *Regional Economy*. Kyiv. [In Ukrainian]. [Семенов В. Ф. Регіональна економіка : Навчальний посібник. Київ, 2008. 595с.]
- Senkiv, M. I. (2016). Cartographic and geologic characteristics of the Western region of Ukraine. *Magazine of cartography*, 14, 302–315. [In Ukrainian]. [Сеньків М. І. Картографічно-геологістична характеристика Західного регіону України. *Часопис картографії*. 2016. Вип. 14. С. 302–315.]
- Senkiv, M. I. (2017). *Transport and distribution geologistics in the Western region of Ukraine*. PhD Thesis. Lviv: Ivan Franko National University of Lviv. [In Ukrainian]. [Сеньків М. І. Транспортна і розподільча геологістика в Західному регіоні України : дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02. Львів, 2017. 210 с.]
- Tarhov, S. A. (2006). *Evolutionary morphology of transport networks*. Smolensk-Moscow: Universum. [In Russian]. [Тархов С. А. Эволюционная морфология транспортных сетей. Смоленск–Москва : Изд-во «Универсум», 2006. 384 с.]
- Verner, I. Ye. (ed.) (2019). *Statistical publication “Regions of Ukraine” 2019*. Part 1. Kyiv: State Statistics Service of Ukraine. [In Ukrainian]. [Статистичний збірник «Регіони України» 2019. Ч. I / за ред. І. Є. Вернера. Київ : Державна служба статистики України, 2019. 309 с.]
- Wang, S., Yu, D., Kwan, M. P., Zheng, L., Miao, H., & Li, Y. (2020). The impacts of road network density on motor vehicle travel: An empirical study of Chinese cities based on network theory. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 144–156.

DIVERSIFICATION OF THE SOCIO-ECONOMIC AND SPATIAL DEVELOPMENT OF A SMALL MONO-FUNCTIONAL CITY – THE CASE OF THE CITY OF YUZHNE, UKRAINE

¹Nataliia PROVOTAR, ²Anastasiia VOLKOVA

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

¹provotarnat@ukr.net, ²nastyvolkova10@gmail.com

Abstract: The article presents an analysis of the functioning of a small monofunctional city in the context of diversification of its development and contemporary approaches to urban planning. Using unique case of the city of Yuzhne by the demographic and socio-economic characteristics, the necessity of diversification of the economy and approaches to determining the city's development strategy through local activism, external grants, and the use of new concepts of urban development are shown.

The purpose of the work is to analyze the factors of Yuzhne city development, assess the role of city-forming enterprises and determine the directions of diversification processes in a monofunctional small city. The analysis of the prerequisites for the development of the small monofunctional city of Yuzhne was carried by the indicators of demographic and socio-economic development. In order to assess the city-forming role of enterprises, their impact on the socio-economic development of the city was analyzed in terms of the job offer, housing and social infrastructure construction, participation in the creation of the city center and the arrangement of its public spaces. It was determined that the diversification of the economy of the small monofunctional city of Yuzhne should be carried out in such directions as the development of innovative industries based on the training of qualified personnel in educational institutions and the creation of an innovation park, the development of tourism and recreation. Diversification of approaches to city development aims the involvement of various actors through the local activism, external grants, the use of new approaches and concepts of urban development. Positive changes in the development of the small monofunctional city of Yuzhne are related to the elaboration of strategies for its development based on the concepts of sustainable development, integrated city development, innovative development, smart city, green city, creative city, and inclusive city.

Key words: small city, monofunctional city, diversification, urban planning, Yuzhne, Ukraine.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.87.32-43>

UDC: 911.3

Received: May 12, 2022.

Revised: June 24, 2022.

Accepted: June 27, 2022.

ДИВЕРСИФІКАЦІЯ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ТА ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ МАЛОГО МОНОФУНКЦІОНАЛЬНОГО МІСТА – KEYC МІСТА ЮЖНЕ, УКРАЇНА

¹Наталія ПРОВОТАР, ²Анастасія ВОЛКОВА

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна

¹provotarnat@ukr.net, ²nastyvolkova10@gmail.com

Анотація: У статті представлено аналіз функціонування малого монофункціонального міста в контексті диверсифікації його розвитку та сучасних підходів до міського планування. На прикладі унікального за демографічними і соціально-економічними характеристиками міста Южне показано необхідність диверсифікації економіки та підходів до визначення стратегії розвитку міста за рахунок місцевого активізму, зовнішніх грантів, використання нових концепцій міського розвитку.

Метою роботи є аналіз чинників розвитку міста Южне, оцінка ролі містоформуючих підприємств та визначення напрямків диверсифікаційних процесів у монофункціональному малому місті. Аналіз передумов розвитку малого монофункціонального міста Южне здійснено за індикаторами демографічного та соціально-економічного розвитку. Для оцінки містоформуючої ролі підприємств проаналізовано їх вплив на соціально-економічний розвиток міста за пропозицією робочих місць, будівництвом житла та об'єктів соціальної інфраструктури, долученістю до створення центру міста та облаштування його публічних просторів. Визначено, що диверсифікацію економіки малого монофункціонального міста Южне доцільно здійснювати за такими напрямками як розвиток інноваційних галузей на основі підготовки кваліфікованих кадрів у освітніх закладах та створення інноваційного парку, розвиток туризму та рекреації. Диверсифікація підходів до розвитку міста передбачає залучення різних акторів за рахунок місцевого активізму, зовнішніх грантів, використання нових підходів і концепцій міського розвитку. Позитивні зміни у розвитку малого монофункціонального міста Южне пов'язані із розробкою стратегій його розвитку на основі концепцій сталого розвитку, інтегрованого розвитку міста, інноваційного розвитку, розумного міста, зеленого міста, креативного міста, інклюзивного міста.

Ключові слова: мале місто, монофункціональне місто, диверсифікація, міське планування, Южне, Україна.

Вступ. У пошуках комплексного вирішення соціально-економічних та екологічних проблем розвитку міст та створення комфортного проживання їх мешканців нині перевага надається концепції сталого розвитку міст. Відповідно концепції для запобігання процесам хаотичного розвитку міст ключовими пріоритетами є стратегічне планування, інтегрований розвиток міст, впровадження ідей еко-міст, зелених міст, розумних міст, міст знань. Великі міста розвиваються на засадах компактних міст з пішохідною доступністю послуг повсякденного використання об'єктів соціальної інфраструктури та публічних просторів. Малі міста власне і є компактними. Прикладом малого міста, яке має свою специфіку розвитку та посідає особливе місце в економіці України, є місто Южне. Його унікальність визначається тим, що місто відноситься до категорії молодих міст заснованих у 1970-80-х рр. для проживання працівників АЕС чи морського порту, в яких у 1989–2014 рр. були найвищі темпи зростання чисельності населення (Mezentsev, 2013), зокрема, у Южному спостерігався максимальний приріст населення – на 204% (Mezentsev, 2017); Южне є малим монофункціональним містом з високим рівнем середньомісячної заробітної плати та низьким рівнем безробіття; з 2016 року у місті інтенсивно здійснюється будівництво нового житла, в основному класу «комфорт» і «бізнес»; з 2000-х рр. у місті відбувається диверсифікація економічної діяльності.

Теоретичні та методичні основи

За функціональним критерієм мале місто визначається як міське поселення, що містить концентрацію робочих місць, послуг та інших функцій, які обслуговують інші поселення хінтерленду, діючи як ядро функціонального регіону в складі міського центру та хінтерленду, що разом утворюють об'єднану функціональними взаємозв'язками соціально-просторову систему (Servillo et al., 2014). Від великих міст малі міста відрізняються вузькопрофільними напрямками розвитку (Dmytrenko et al., 2019), ринком праці, профілем економічної діяльності та демографічними характеристиками (Servillo et al., 2014). Малі міста відіграють важливу роль у формуванні мережі поселень (Dmytrenko et al., 2019), а при розумному використанні територіального капіталу малого міста, воно може стати ключовим балансуючим елементом в регіональних і локальних мережах поселень (Maruniak et al., 2021).

Перевагами проживання населення у малих містах називають близькість до природи, сприятливу екологічну ситуацію, менш напружений ритм життя, розташування об'єктів соціальної інфраструктури в межах пішохідної доступності (Dmytrenko et al., 2019), власне вищий рівень соціально-екологічної складової комфортності життєдіяльності населення на противагу соціально-економічній у порівнянні з великим містом.

Мале монофункціональне місто трактується як поселення, спеціалізацію якого визначають підприємства однієї-двох галузей економіки, за рахунок податків яких переважно формується дохідна частина бюджету міста, забезпечується формування та функціонування соціальної інфраструктури та інших об'єктів життєдіяльності населення. У монофункціональному місті економічні, технологічні, соціальні та культурні відносини формують відносно самостійний механізм відтворення робочої сили, соціальної інфраструктури та моральної складової, що визначає соціальну та культурну єдність місцевої громади (Kuzmenko & Soldak, 2010). У якості критерія виділення монофункціональних міст пропонують використовувати частку зайнятих у галузях економіки (Dotsenko, 2011).

Моноцентризм в міській економічній структурі характеризується низьким рівнем диверсифікації галузевої структури та невеликою кількістю підприємств, які забезпечують існування міста (Kuzmenko & Soldak, 2010). Власне монофункціональне місто відрізняється від поліфункціонального суттєвою залежністю доходів міського бюджету від відрахувань містоформуючих підприємств та наявністю загрози припинення діяльності містоформуючих підприємств, що безпосередньо вплине на економіку міста (Dubnitskiy & Lunina, 2015). Така залежність ставить під загрозу функціонування важливих сфер життєдіяльності населення: житлово-комунальне господарство, охорону здоров'я, зайнятість та соціальний захист населення (Dotsenko, 2011). Ще однією особливістю розвитку малих монофункціональних міст є те, що значні внутрішні дисбаланси в структурі економіки міста можуть призводити до ізоляції монофункціональних міст від регіональних систем розселення, що унеможливорює формування повноцінних і взаємодіючих регіональних мереж міст (Kuzmenko & Soldak, 2010).

Стратегічним напрямом розвитку монофункціональних міст України є поступове перетворення їх на поліфункціональні, що сприятиме вирішенню більшості їх проблем (Dotsenko, 2011). Важливою складовою розвитку малих монофункціональних міст має бути диверсифікація економіки відповідно до їх унікальної спеціалізації (Maruniak et al., 2021), диверсифікація промислового виробництва (Pidhrushnyi et al., 2011). Активізація процесів диверсифікації в економіці малих монофункціональних міст може сприяти створенню інноваційних галузей, а також інтенсифікації виробництва на основі технічного переоснащення та реконструкції діючих підприємств (Kuzmenko & Soldak, 2010). Соціальний розвиток малих монофункціональних міст пов'язують із модернізацією наявних та будівництвом нових сучасних об'єктів соціальної інфраструктури, розширенням асортименту

послуг, які вони надають, та будівництвом нового житла (Dotsenko, 2011).

Негативними аспектами розвитку малих міст в Україні є ставлення до них центральної та регіональної влади як до периферії, ймовірність високого безробіття, низьких заробітних плат, надмірна демографічна чутливість міської системи та посилений вплив мешканців навколишніх сільських територій (Dmytrenko et al., 2019). Під впливом глобалізації, суспільних трансформацій та міграційних процесів більшість з них зазнають негативних змін у своєму розвитку: занепадає містоформуюча база, зростає безробіття, населення виїздить у більші за чисельністю населення міста (Petruk, 2011). Більшість малих міст України характеризуються низьким рівнем соціально-економічного розвитку та ділової активності, однак мають значний туристично-рекреаційний, історико-культурний та природний потенціал (Dmytrenko et al., 2019). В Україні малі міста, які не мали конкурентних переваг, або втратили їх унаслідок зміни економічної системи, зазнали деградації та депопуляції. Ситуація була ускладнена тривалим ігноруванням важливих принципів просторового розвитку – поліцентризму та інтеграції – при реалізації державної регіональної політики та розробці планувальної документації (Maruniak et al., 2021). Нині посилюється розуміння того, що соціально-економічні показники розвитку малого міста пов'язані з низкою факторів, зокрема, географічним положенням, спеціалізацією, історичним розвитком та способами розуміння цих аспектів суб'єктами влади (Servillo et al., 2014). Доречно, щоб для різних класів міст відповідно до рівня їх вразливості та швидкості зростання були встановлені схеми фінансування (національні надходження, донорські програми чи муніципальні облигації) (Birkmann et al., 2014). Так, інвестиції в містах мають не лише вдосконалювати технічну інфраструктуру та фізичні активи (наприклад, житло), а й розвивати людський капітал та інституції (Birkmann et al., 2014). Чи, наприклад, розвиток туризму в малих містах слід розглядати як інструмент підвищення рівня зайнятості населення, скорочення трудової міграції, збільшення ділової активності, покращення фінансової діяльності підприємств і формування позитивного туристичного іміджу (Dmytrenko et al., 2019).

Позитивні зміни у розвитку малих міст пов'язані з розробкою стратегій їх розвитку на основі концепцій сталого та інтегрованого розвитку міста. Вони передбачають розвиток міст на засадах розумного міста, еко-міста, зеленого міста, креативного міста, інклюзивного міста. Сталий розвиток має вирішальне значення не лише для підвищення комфорту життя в містах, але й для підтримки існування міських екосистем (Yigitcanlar & Teriman, 2015). При такому підході екологічні цілі розглядаються одночасно на тому ж рівні, що й економічні та соціальні цілі, а також визнається існування обмеженого ступеня навантаження екосистеми, який вона може витримати, не зруйнувавшись. Інтеграція врахування екосистем

у міське планування запобігає появі загроз майбутньому екосистеми з боку управлінських рішень (Neufeld et al., 1994). Інтеграція трьох ключових компонентів – планування, розвитку та сталості екосистеми – в єдиний процес міського планування та розвитку сприяє створенню культури міського планування, орієнтованого на сталий розвиток (Yigitcanlar & Teriman, 2015). В Україні присутні проблеми з втіленням нових вимог сталого розвитку в монофункціональних містах, основою економіки яких є промисловість (Dubnitskiy & Lunina, 2015).

Відсутність системного підходу до забезпечення поліцентричного розвитку країни, часта зміна пріоритетів та надмірно централізоване управління стали передумовами слабкого стратегічного планування як на регіональному, так і локальному рівні, що особливо стосується малих міст України (Maruniak et al., 2021). Міське планування традиційно здійснювалося для досягнення цілей просторового розвитку, однак сприяння сталому міському майбутньому не завжди входило до цього процесу (Naess, 2001). Це пов'язано з відсутністю комплексного підходу до інтеграції процесів міського планування та розвитку з поняттями в екосистемній перспективі та принципами стійкості (Teriman, 2012). Раціональний підхід у міському плануванні є послабленим при впровадженні, оскільки до уваги не береться центральна роль діалогу у процесі планування та не враховуються соціальні та екологічні потреби (Lawrence, 2000).

Політикою, яка об'єднала різні підходи і концепції розвитку міст, стала політика інтегрованого міського розвитку. Інтегрована політика розвитку міст була винайдена активними учасниками міської регенерації (Hastings & McArthur, 1995), яку розуміють як сукупність дій, спрямованих на вирішення міських проблем і пошук довгострокових покращень економічних, фізичних, соціальних та екологічних аспектів території (Roberts & Sykes, 1999). Проект інтегрованої міської регенерації об'єднує економічні, соціальні та політичні складові, робить процес міського розвитку більш гнучким, заохочуючи дискусії між залученими сторонами для розробки спільного стратегічного бачення розвитку міста (Alpori & Manole, 2013).

Метою даної роботи є аналіз чинників розвитку міста Южне, оцінка ролі містоформуючих підприємств та визначення напрямків диверсифікаційних процесів у монофункціональному малому місті. Відповідно, дослідницькими завданнями визначені: аналіз демографічних та соціально-економічних чинників розвитку міста Южне; оцінка впливу містоформуючих підприємств на соціально-економічний та просторовий розвиток міста; окреслення напрямків диверсифікаційних процесів у монофункціональному малому місті. В якості індикаторів соціально-демографічного розвитку міста обрано динаміку показників чисельності населення, природного приросту населення, вікову

структуру та сальдо міграції, аналізу економічного розвитку – рівень середньомісячної заробітної плати, рівень безробіття, доходи міського бюджету для аналізу спроможності міста до реалізації визначених стратегій розвитку. Для оцінки ролі містоформуючих підприємств проаналізовано їх вплив на соціально-економічний розвиток міста за пропозицією робочих місць, будівництвом житла та об'єктів соціальної інфраструктури, долученістю до створення центру міста та облаштування його публічних просторів. Просторовий розвиток міста проаналізовано за функціональним зонуванням території. За результатами SWOT-аналізу соціально-економічного та просторового розвитку міста Южне визначено сильні і слабкі сторони, можливості та загрози. Використання аналітико-синтетичного підходу дало можливість окреслити напрямки диверсифікаційних процесів у монофункціональному малому місті в контексті міського планування.

Результати дослідження. Із збільшенням обсягів перевезень вантажів суднами та переходом до їх контейнерних перевезень виникли нові вимоги до розміщення портів і глибини морського дна для прохідності суден. Це привело до створення нових сучасних портів і, відповідно, збільшення кількості монопрофільних портових міст, наприклад, морського торговельного порту «Південний» та міста Южне (Savchuk, 2021). Так, у відповідь на потребу Одеського регіону мати глибоководний порт у 1973 році було визначено побудувати портово-промисловий вузол в акваторії незамерзаючого Малого Аджалицького (Григорівського) лиману. Першими підприємствами на цій території стали Одеський припортовий завод (ОПЗ) та Морський торговельний порт (МТП) «Южний» (з 2017 року порт «Південний»). ОПЗ був заснований у 1974 році, а вже у 1978 році підприємство розпочало випуск

продукції і стало найбільшим в Європі портово-промисловим експортноорієнтованим хімічним виробництвом з обробки масових вантажів, які доставлені по суходолу в морський порт на експорт. У 1970-х роках при будівництві заводу було прокладено найдовший у світі аміакопровід Тольятті-Горлівка-Одеса та укладено угоду про постачання до США аміаку та карбаміду (Savchuk, 2021). В цей же рік було засновано Морський торговельний порт «Южний». Одеський припортовий завод і Морський торговельний порт «Южний» стали містоформуючими підприємствами, які поклали початок створенню та розвитку малого міста Южне, економіка якого формувалась як експортоорієнтована.

Южне будувалося з 1976 року на території за 7 км на схід від Малого Аджалицького лиману поблизу села Сичавка. При виборі локації міста та підприємств було враховано розу вітрів. У 1978 році з початком виробничої діяльності підприємств збудоване поселення отримало статус селища міського типу. Ключові події у розвитку Южного відображені на рис. 1. Южне знаходиться в межах Одеської агломерації (відстань між містами складає 35 км), що власне є важливим чинником його соціально-економічного розвитку.

Економічний та соціально-демографічний розвиток міста Южне

У 1970-х роках бюджетні можливості Южного були незначними, тому його розбудовою та розвитком займалися містоформуючі підприємства: спочатку будувалося житло, потім об'єкти соціальної інфраструктури. Водо-, електро-, газо-, тепlopостачання, каналізаційні системи, понад 2 тис. квартир, школи та дитячі садки, санаторій-профілакторій «Портовик» будувалися переважно коштом Одеського припортового заводу та Морського торговельного порту «Южний». Найважливіші об'єкти центру міста – палац культури «Дружба»

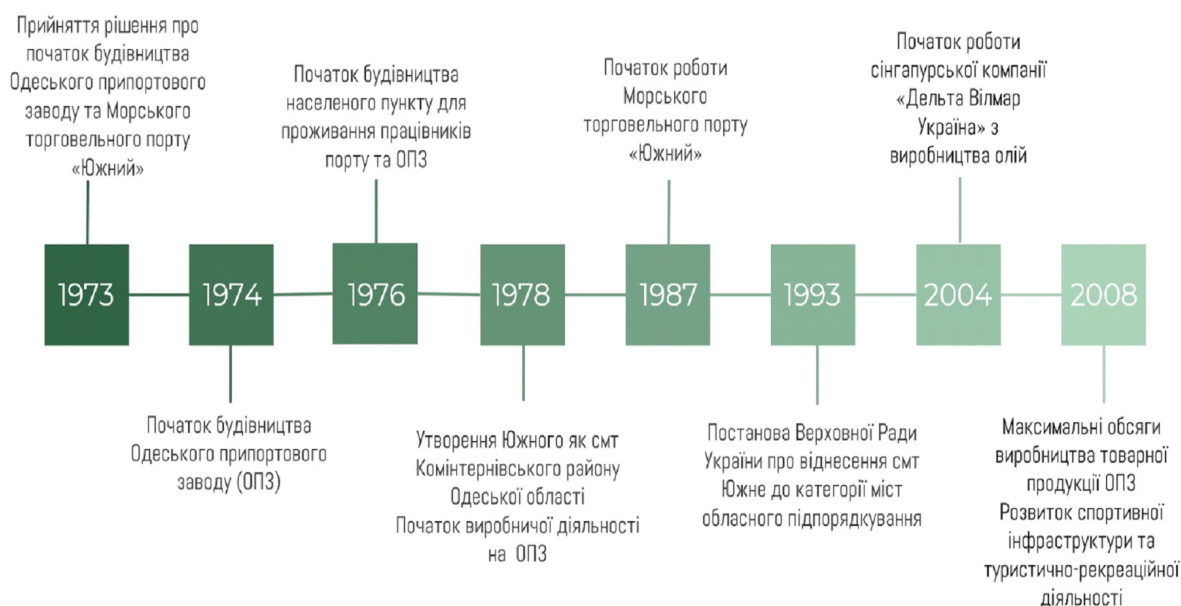


Рис. 1. Ключові події у розвитку монофункціонального малого міста Южне

та фізкультурно-спортивний комплекс «Олімп» – були збудовані ОПЗ. Відкритий у 1988 році палац культури «Дружба» став культурним центром міста. У 1994 році МТП «Южний» збудував на південному заході міста санаторій-профілакторій «Портовик» у складі готелю, кафе, басейну, медичного та оздоровчого відділень, а також обладнав вихід до моря і гандбольний майданчик. Власне, підприємство створило і стало головним спонсором гандбольного клубу «Портовик», який є чемпіоном України 2006 року та його неодноразовим призером.

Одеський припортовий завод і Морський торговельний порт «Южний» були одними з найпотужніших підприємств у своїх галузях, тому надавали й донині надають містянам понад 2700 робочих місць кожен, зокрема на ОПЗ створено 2866 робочих місць, а на МТП «Южний» – 2758. Тобто, містоформуючі підприємства розбудували не лише власні потужності та житло для працівників, а повноцінне місто з якісною на той час соціальною інфраструктурою. Це приваблювало приїзд до нього кваліфікованих працівників з різних куточків України та одночасного СРСР і приводило до збільшення чисельності населення Южного.

На початку 2000-х рр. на Одеському припортовому заводі оновили технічне обладнання та зробили капітальні ремонти, що дозволило підприємству збільшити обсяги виробництва товарної продукції та отримати максимальні її обсяги. За рахунок податків, які сплачують містоформуючі підприємства до бюджету, 2000-2010 рр. стали періодом оновлення та розширення спортивної інфраструктури в місті та зародження туристичної галузі. Так, ОПЗ збудував фізкультурно-спортивний комплекс «Олімп», який став найвпізнаванішою архітектурною спорудою міста (його автор, архітектор Юрій Серьогін, отримав державну премію в галузі архітектури), та готель «Еллада». Нині в місті розвивається 28 видів спорту, функціонують 19 спортивних клубів, чотири стадіони, дві водноспортивні бази, три тенісних корти та спортивна школа.

ФСК «Олімп» разом із палацом культури «Дружба» формують єдиний громадський центр,

який зв'язаний реконструйованою головною площею міста. Саме цей комплекс наразі і представляє центр міста Южне. Потреба у спорткомплексі виникла через те, що амбітному баскетбольному клубу «Хімік», що спонсорується ОПЗ, було потрібне сучасне місце для тренувань. Федерація баскетболу України називає ФСК «Олімп» найкращою баскетбольною ареною України, що підтверджується професійністю команд «Хімік» (БК «Хімік» три рази був чемпіоном України, ВК «Хімік» є найтитлованишим клубом у жіночому волейболі України) та проведенням тут міжнародних змагань з баскетболу, волейболу та вільної боротьби. Найважливішим є те, що спорткомплексом щоденно користуються мешканці міста, відвідуючи його релакс-центр, тренажерну залу, тенісний корт тощо. ФСК «Олімп» перебував у загальнодержавній власності за підтримки Одеського припортового заводу. У 2021 році регіональне відділення Фонду держмайна розірвало договір з ОПЗ про зберігання об'єкту та було готове передати його у власність міста без готелю «Еллада» та котельні. Таким чином, у Южному виникла проблема, і для її вирішення міська рада звернулася до Кабінету Міністрів України щодо передачі у її власність всіх складових спорткомплексу як єдиного об'єкту.

ОПЗ реалізує стратегію збереження та захисту навколишнього середовища шляхом впровадження безвідходних і маловідходних технологій, модернізації виробництва з метою економії ресурсів і зменшення кількості забруднюючих речовин, що потрапляють у навколишнє середовище. На підприємстві впроваджено автоматизовану систему контролю атмосфери, за допомогою якої проводиться автоматичне вимірювання концентрації шкідливих домішок і передача інформації на центральну станцію комп'ютерної обробки. У 2014-2017 рр. ОПЗ отримував щорічні Дипломи Лідера природоохоронної діяльності «Довкілля України».

Для запобігання негативних наслідків економічних процесів для розвитку міста, в ньому повинні розвиватися інші галузі економіки. Диверсифікація

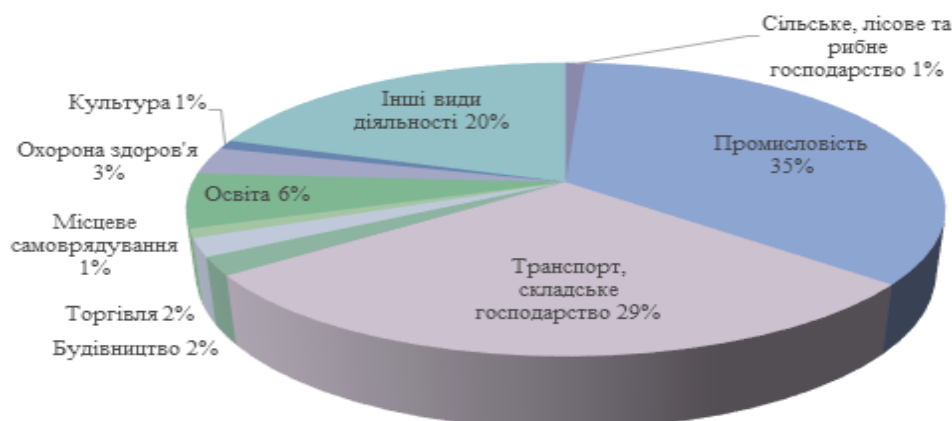


Рис. 2. Структура зайнятості у м. Южне у 2020 році
(побудовано за даними Головного управління статистики в Одеській області)

економіки монофункціонального міста Южне (рис. 2) забезпечувалась створенням ряду підприємств, зокрема, «Дельта Вілмар Україна» (2004 р., 642 робочих місця) з виробництва олій та жирів, «Allseeds» (2010 р.) з виробництвом рослинних олій.

У Южному обсяг реалізації промислової продукції на одного мешканця в 13 разів вищий, ніж у Одеській області (у 2020 році у Южному показник дорівнював 411,9 тис. грн, а в Одеській області – 29,6 тис. грн) та у 6,5 разів вищий ніж в Україні. Серед малих монофункціональних міст України Южне вирізняється високим рівнем середньомісячної заробітної плати та низьким рівнем безробіття. Так, рівень середньомісячної заробітної плати зайнятих у місті Южне перевищував середній рівень оплати праці в Україні більше, ніж на 75%, зокрема у 2020 році – на 79%, а середньомісячна заробітна плата в Одеській області є майже вдвічі нижчою, ніж в Южному (рис. 3). У 2020 році середня заробітна плата в Южному (20,2 тис. грн) майже дорівнювала середній заробітній платі у Голосіївському районі міста Києва (20,4 тис. грн). Від часу утворення міста і донині це створює сприятливі передумови для формування середнього класу з відповідним для нього способом життя.

Рівень зареєстрованого безробіття у Южному є майже вдвічі нижчим, ніж середній в Україні, та на 35% нижчий за середнє значення у Одеській області (рис. 4).

Статус безробітного у місті у 2020 році мали 434 особи (60% складали жінки і 40% чоловіки), а кількість вакансій становила 178. Найбільше вакансій стосувались пошуку працівників таких спеціальностей: слюсар-ремонтник, водій, електро-монтер, продавець-консультант, підсобний робітник, прибиральник службових приміщень, електро-газоварник, кухар та бухгалтер. 36% зареєстрованих у місті безробітних були віком до 35 років, 64% мали вищу освіту, 24% – професійно-технічну.

Стрімке зростання чисельності населення Южного на початку його розвитку обумовлене початком заселення новозбудованого міста. Аналіз дає підставу стверджувати, що чисельність населення в Южному не суттєво, але зростала впродовж 2000-х років (рис. 5). Причинами збільшення чисельності населення є природний приріст (за виключенням 2020 року, коли через пандемію COVID-19 коефіцієнт смертності населення перевищив коефіцієнт народжуваності) та сальдо міграцій (коефіцієнт прибуття в місті є вищим за коефіцієнт вибуття).

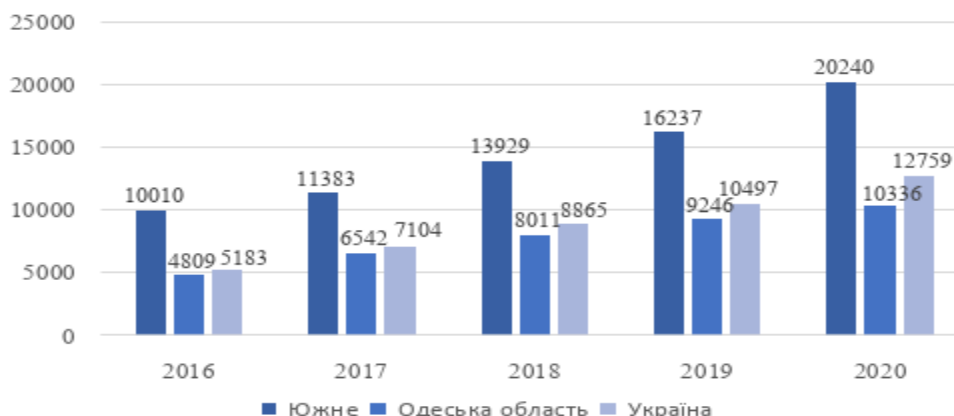


Рис. 3. Динаміка рівня середньомісячної заробітної плати в Южному, Одеській області та Україні у 2016-2020 рр., грн (побудовано за даними Головного управління статистики в Одеській області)

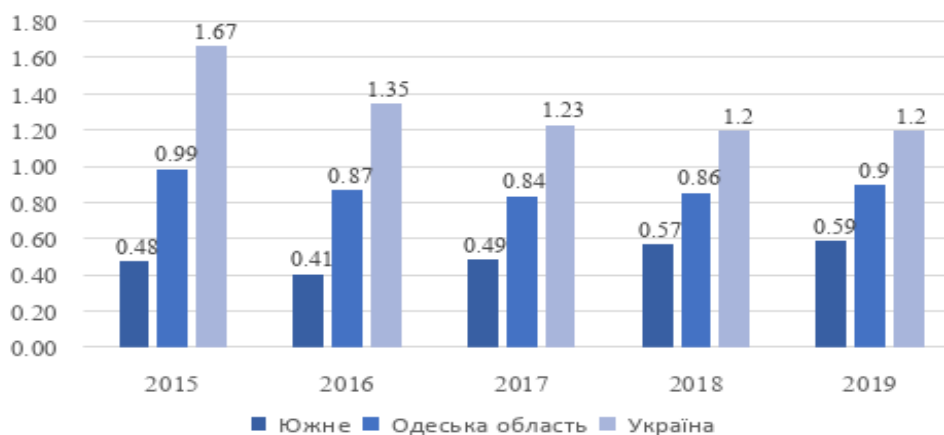


Рис. 4. Динаміка рівня зареєстрованого безробіття населення в Южному, Одеській області та Україні у 2015-2020 рр., % (побудовано за даними Головного управління статистики в Одеській області)

Це обумовлено статеві-віковою структурою населення, суспільно-географічним положенням міста в межах Одеської агломерації, рівнем його соціально-економічного розвитку та рівнем життя населення. У Южному показник середнього віку населення є одним з найнижчих в Україні і складає 36 років при середньому в Україні 40 років. Вікова структура населення міста з часткою осіб 65+ років 18% зумовлює позитивні демографічні процеси народжуваності і смертності населення. В цілому, демографічний потенціал Южного є достатньо високим.

Виявлені соціально-економічні особливості міста Южне свідчать про наявність позитивних складових на локальному ринку праці та необхідність створення закладу вищої освіти чи філії, а також закладів професійно-технічної освіти в місті. Це може стати ще одним аргументом на користь створення в Южному інноваційного парку.

Нове житлове будівництво в Южному та розвиток туризму і рекреації

В Южному більшість житлових будинків були збудовані у 80-90 рр. XX ст., тому наразі питання реновації не виникає. Серед інших малих міст Южне вирізняється тим, що з 2016 року тут здійснюється нова забудова в межах другого мікрорайону, що розташований на південному заході міста та займає 25% його території. В місті розпочато будівництво семи житлових комплексів, які здійснюють забудову

житла класу «комфорт» і «бізнес». Передбачено зведення будинків від 3 до 10 поверхів. Середня мінімальна ціна м² у новобудовах комфорт-класу Южного у лютому 2022 року була на 23% нижчою, ніж в Одесі, а у новобудовах бізнес-класу – на 20%. Наразі нова забудова нараховує 11 багатоповерхових житлових будинків, які так чи інакше мають вигляд на море (рис. 6).

У другому мікрорайоні міста для задоволення потреб жителів, які поселяться у новобудовах, планується будівництво школи та дитячого садка. Соціальна інфраструктура тут представлена ТЦ «Хвиля». Свої потреби у різних видах послуг мешканці також можуть задовольнити у центральній частині міста (ПК «Дружба», центральна площа, ФСК «Олімп»), що безпосередньо межує з мікрорайоном.

У Южному акцент у розвитку туризму спрямований на розвиток пляжного туризму завдяки наявній береговій лінії. Зокрема, в місті функціонує понад два десятки баз відпочинку. При цьому недостатньо уваги приділено питанню насиченості міста культурними та культурно-розважальними об'єктами, на відміну від спортивних. У Южному є музей і художня галерея. Однак, доречним було б створення у місті привабливого для рекреантів локального особливого культурного об'єкту, що б відрізняв місто від інших курортів на березі Чорного моря.

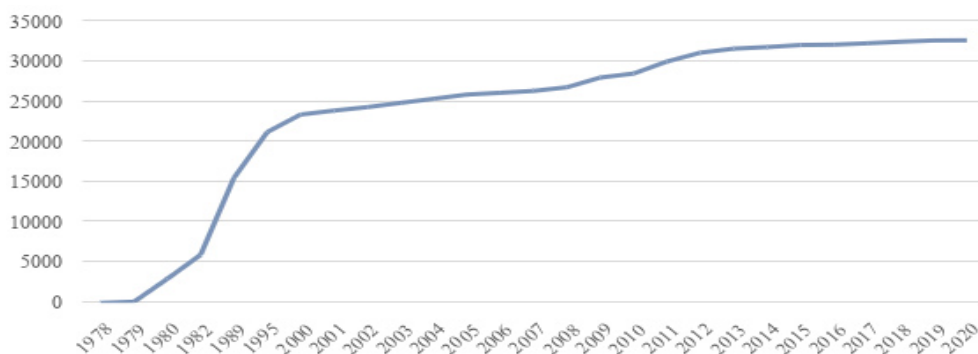


Рис. 5. Динаміка чисельності населення Южного у 1978-2020 рр.
(побудовано за даними Головного управління статистики в Одеській області)



Рис. 6. Нові житлові комплекси м. Южне: ЖК «Smart House», «Парк Морський», «Парус», «Кокос Авеню»
Фото: А.Волкової, 2021

У цьому відношенні в нагоді може бути досвід міста Бремергафен (Німеччина), де у 2009 році був відкритий музей «Klimahaus Bremerhaven 8° Ost», який надає можливість опинитися в кліматичних зонах на тій же довготі, що й Бремергафен – 8° східної довготи (Jonas et al., 2017). Нині домінантою культурного життя Южного є фізкультурно-спортивний комплекс «Олімп», а найбільш використовуваними публічними просторами – міські пляжі та набережна.

У сезон пляжного відпочинку у Южному чисельність населення збільшується в два-три рази, через що виникають проблеми розміщення рекреантів, високої завантаженості міського пляжу, недостатньої кількості комфортних публічних просторів, наприклад, пішохідних комерціалізованих вулиць, облаштованих площадок для перегляду кінофільмів тощо. Частина проблем вирішуються без витрат із міського бюджету та залучення влади. Зокрема, в цей час при недостатній пропозиції готелів, міні-готелів, готельно-ресторанних комплексів, кемпінгів, оздоровчих комплексів тощо, в місті поширена оренда квартир. Однак, проблема забезпечення відпочивальників публічними просторами залишається відкритою. Найдоцільнішим варіантом її вирішення може бути створення ще однієї набережної та пляжної зони, що затверджено у прийнятій у 2021 році концепції розвитку приміської території другого мікрорайону

міста (Strategy of Sustainable Development..., 2021). Однак для її вирішення необхідно провести роботи з берегоукріплення, а саме терасування схилів.

Южне також має перспективу розвитку індустриального туризму на базі Одеського припортового заводу. На перспективу вартим уваги є створення туристично-гастрономічної атракції, де поєднувалися б ресторани, кафе, рибні магазини, студія приготування риби та морські прогулянкові екскурсії. Вдалим інвестиційним проектом може бути будівництво яхт-клубу.

Просторовий розвиток міста Южне

До складу міста входять промислові зони ОПЗ та МТП «Південний». Його площа складає 10,42 км², а без врахування території МТП «Південний» і ОПЗ – 4,37 км². Для міста характерна приморська просторова форма опорного каркасу, а основу планувальної структури становлять чотири мікрорайони, мікрорайон індивідуальної забудови, комунально-складська зона та курортно-рекреаційна територія (Onyshchenko, 2009). Перевагою Южного у просторовому аспекті є його компактність, завдяки чому курсує лише один рейс автобусного громадського транспорту, а мешканці міста пересуваються переважно пішки. У зв'язку із цим, важливим фактором комфортності життя в Южному є те, що в місті діє правило 15-хвилинної доступності: за блоками основної забудови (4 мікрорайонів) можна отримати будь-яку послугу в межах пішохідної

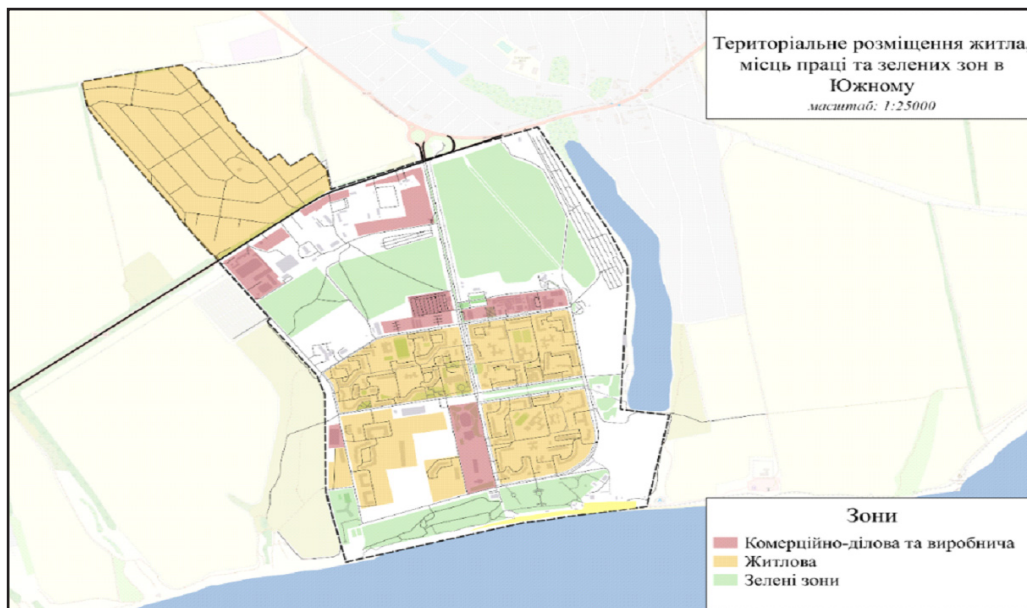


Рис. 7. Просторова модель розміщення житла, місць праці, зелених зон Южного

Таблица 1

Співвідношення «трьох місць» у місті Южне

Місто	Площа, км ²	Частка до загальної площі, %
Житлова зона	1,62	36,89
Виробнича та комерційно-ділова зона (місця роботи)	0,24	7,29
Зелені зони	1,07	24,43

прогулянки. Саме в таких умовах є можливим поширення пішохідної культури та розвиток вулиць як осередків життя в місті (Jacobs, 1993). Нині центр міста представлений площею Перемоги, будівлею міської ради, спортивним комплексом «Олімп», палацом культури «Дружба» та фонтаном «Парад планет». На перспективу просторова форма центру може трансформуватись у контексті сучасних форм комерціалізації, б'ютифікації, європеїзації, доместикації головної площі, а також створення громадських центрів з облаштованими публічними просторами в межах кожного з чотирьох мікрорайонів.

Важливим аспектом розвитку міста є співвідношення «трьох місць»: житла, місць роботи та відпочинку. Для такого аналізу розроблено мапу розташування вищезазначених зон у Южному (рис. 7). Замість розташування відпочинкових зон було обрано позначити зелені зони міста, адже зазвичай вони є рекреаційними, за винятком заповідних територій, а інші типи «відпочинкових територій» можуть відноситися до комерційно-ділової зони. Як території місць роботи було обрано позначити комерційно-ділову та виробничу (за винятком містоформуючих підприємств) зони, а для житла – житлову зону. В Генеральному плані Южного зазначено, що житлові зони є зонами змішаної житлової забудови та громадської забудови. За отриманими за допомогою OpenStreetMap даними таблиці 1, найбільшу площу у місті займають зелені території. Відсоток житлової забудови є досить значним – 36,89%. Поясненням цього є те, що Генеральним планом міста 1994 року було передбачено розширення його меж майже у вісім разів для того, щоб заселити до 100 тис. мешканців. Але це не було здійснено. У діючому Генеральному плані міста 2016 року зазначений розвиток лише наявних територій, без перспективи збільшення площі міста. У зв'язку з цим, у Южному може виникати проблема працевлаштування, адже чисельність населення зростає.

Пріоритети міського розвитку Южного

Наразі у Южному основними пріоритетами розвитку міста є перехід на альтернативні джерела енергетики, втілення берегоукріплювальних заходів морського узбережжя, очищення Сичавського ставу, впровадження роздільного збору відходів та залучення інвестицій у будівництво сміттєпереробного заводу. Зокрема, на території міської територіальної громади Южного вже працює вісім вітроенергетичних установок потужністю 76,5 МВт (Strategy of Sustainable Deveelopment..., 2021).

Як і в більшості малих міст України, у Южному не запроваджуються окремі програми зі зменшення впливу міста на зміни клімату. В цьому контексті розширення можливостей сталого міського розвитку може бути пов'язаним із використанням наявного світового досвіду. Так, у Бремергафені (Німеччина) було створено наукові установи, що проводять дослідження у галузі морської вітрової енергетики: інститут вітрової енергетики Фраунгофера, Бремергафенський

університет та інститут Альфреда Вегенера. Основними ініціативами в місті стали програма активної кліматичної політики, за якою місто зобов'язалося зменшити обсяги викидів вуглецю до 2020 року у порівнянні з 1990 на 40%. Важливим кроком було залучення громадськості до розроблення програм і заходів екологічної політики під керівництвом міського офісу «Klimastadt» (наприклад, однією із програм офісу передбачено перетворення миль в одному з районів міста на кліматично нейтральну (таку, що не виробляє викидів) ділянку зі змішаним використанням простору (поєднанням житлової та ділової функцій) із збереженням історичної забудови та соціального про шарку мешканців). У Бремергафені щорічно відмічається День клімату, під час якого відбуваються заходи спрямовані на поширення екологічного способу життя. Разом із реструктуризацією економіки, в місті втілюється концепція NEPUD – New Environmental Politics of Urban Development, коли екологічні ініціативи та стратегії не лише покращують екологічну ситуацію в місті, а й сприяють активному залученню мешканців та покращують стосунки між владою, представниками бізнесу та громади (Jonas et al., 2017).

Місто Южне потребує трансформації підходів до розвитку міста. Якщо раніше містоформуючі підприємства вирішували всі проблемні питання соціально-економічного розвитку Южного, то зараз можливості залучення різних акторів до розвитку міста розширилися за рахунок місцевого активізму, зовнішніх грантів, використання нових підходів і концепцій міського розвитку. Так, традиційним способом взаємодії міської влади з мешканцями є звернення громадян та громадські слухання, а новими способами взаємодії можуть бути дні «відкритих дверей» та електронні інструменти партисипативності в рамках електронної демократії (Mezentsev et al., 2020). Ознаками формування громадянського суспільства та міського активізму у Южному є, наприклад, ініціатива мешканців та молодіжної ради міста щодо перегляду кінофільмів під відкритим небом в одному із подвір'їв в центрі міста.

Концепція інтегрованого міського розвитку є пріоритетною для міста Южне. Цілі та завдання в інтегрованому міському плануванні мають проходити оцінку відповідності критеріям сталому розвитку (Yigitcanlar & Teriman, 2015). При зростаючому занепокоєнні щодо стійкості природного та антропогенного середовища, програма інтегрованого розвитку включає раціональне планування та розвиток в межах обмежень екосистеми і може розглядатися як один із способів продовження урбанізації в сталий спосіб (Yigitcanlar & Teriman, 2015). Стійкість міст визначають як здатність соціально-економічних, соціально-екологічних та соціально-технічних складових міської системи в часовому і просторовому вимірах підтримувати або

Таблиця 2

SWOT-аналіз соціально-економічного та просторового розвитку міста Южне

Сильні сторони - Вигідне приморське суспільно-географічне положення в межах Одеської агломерації - Сформований потужний портово-промисловий вузол з потенціалом до подальшого розвитку - Ефективна економічна діяльність - Інвестиційна привабливість - Фінансова спроможність - Освоєння альтернативних джерел енергії (BEC) - Позитивні демографічні та міграційні процеси - Висока частка населення працездатного віку - Низький рівень безробіття - Високий рівень середньомісячної заробітної плати на містоформуючих підприємствах - Наявність прошарку сформованого середнього класу з відповідним способом життя - Розвинута спортивна та спортивно-оздоровча інфраструктура - Нове житлове будівництво - Планувальна структура міста - Наявний природно-рекреаційний потенціал для розвитку туризму та рекреаційної діяльності	Слабкі сторони - Недостатня кількість енергогенеруючих потужностей та енергозалежність міста - Залежність від містоформуючих підприємств - Необхідність проведення берегоукріплення - Не належний благоустрій набережної та пляжів - Відсутній достатньої кількості пляжів в сезон відпочинку - Забруднення водних басейнів - Відсутність власних очисних споруд побутових та зливних вод (наявні належать ОПЗ) - Несанкціоновані сміттєзвалища - Відсутність сучасної туристичної інфраструктури - Відсутність транспортного сполучення в усіх напрямках міської територіальної громади - Відсутність швидкісного залізничного сполучення з Одесою - Відсутність закладів професійно-технічної освіти - Відсутність інноваційних галузей з високою заробітною платою - Недостатня кількість сучасних закладів для проведення дозвілля - Відсутність сучасно облаштованих комерціалізованих публічних просторів (насамперед, це стосується набережних) - Відсутність місць для комунікації містян різного віку
Можливості - Енергозбереження та розвиток альтернативної енергетики - Перспектива створення індустріального парку - Розвиток інноваційних галузей економіки - Перспективи розвитку малого та середнього бізнесу - Розвиток комбінованих маршрутів «Європа-Азія» (приєднання до транс'європейської транспортної мережі TEN-T), транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (ТМТМ) та «Нового Шовкового шляху») - Залучення іноземних інвестицій в розбудову та облаштування об'єктів соціальної інфраструктури - Формування туристичних кластерів - Побудова сучасного автовокзалу, створення нових пасажирських маршрутів, удосконалення транспортної інфраструктури - Проведення спортивних змагань, фестивалів національного та світового масштабу - Забезпечення власними очисними спорудами - Можливість створення позитивного туристичного іміджу та популяризація туристичних можливостей - Перспективи будівництва яхт-клубу - Децентралізація влади - Розвиток громадянського суспільства - Перспективи створення молодіжного центру - Перспективи створення ГІС-системи міської територіальної громади	Загрози - Російська агресія - Подорожчання енергоносіїв та пального - Залежність міської економіки від світових цін - Відсутність національної системи залучення та гарантування інвестицій - Нестабільність політичної ситуації - Нестабільне й не передбачуване законодавство через нестабільну економічну та політичну ситуацію в країні - Корупційність у владних структурах - Пандемія COVID-19 - Природні катаклізми (засуха, зливи) - Високі податки та збори - Несформоване громадянське суспільство

швидко повертатися до бажаних функцій в умовах порушення, адаптуватися до змін (Meerow et al., 2016). Створення потенціалу стійкості міста за допомогою системи планування потребує ідентифікації стохастичних процесів і неочікуваних явищ, які можуть проявлятися на території, а також виявлення того, як системи управління зможуть створити адаптивний потенціал для реагування на них (Vale et al., 2005).

Важливим аспектом інтегрованого розвитку міста є пошук доречної та ефективної форми побудови міського управління, яка буде здатна впоратися з сучасними трансформаціями (Jasquier, 2005). Забезпечення потенціалу стійкості потребує системи прийняття рішень для забезпечення рівноправної участі всіх зацікавлених сторін у процесі планування перед загрозою соціально-економічних та екологічних викликів (Denysenko, 2015). Основними адаптаційними механізмами для формування стійкості визначають систему управління містом, залучення містян до прийняття рішень, диверсифікацію інноваційного потенціалу, формування туристичного потенціалу (Dronova & Kononenko, 2019).

У проєкті Державної стратегії регіонального розвитку України до 2027 року поставлено завдання стимулювання точок економічного зростання (агломерацій, міст), посилення використання потенціалу розвитку міст, у тому числі малих міст (Maguniak et al., 2021). В цьому контексті для більш ґрунтовного осмислення проблем і перспектив розвитку міста Южне здійснено SWOT-аналіз (таблиця 2).

Висновки. Монофункціональне мале місто, навіть успішне з точки зору соціально-економічного та демографічного розвитку, потребує диверсифікації. Передумовами для диверсифікації у Южному є демографічний та трудовресурсний потенціал,

виробничий потенціал, розташування у сфері впливу Одеси, коли місто стає полюсом зростання в межах агломерації за рахунок виконання різних функцій.

У місті Южне процеси диверсифікації доцільно здійснювати за двома напрямками: диверсифікації економіки та диверсифікації підходів до визначення стратегії розвитку міста. Диверсифікацію економіки малого монофункціонального міста доцільно здійснювати за такими напрямками, як розвиток інноваційних галузей на основі підготовки кваліфікованих кадрів у освітніх закладах, створення інноваційного парку, розвиток галузей промисловості відповідно наявних ресурсів та попиту, розвиток туризму та рекреації. Щодо трансформації підходів до розвитку міста, то якщо раніше містоформуючі підприємства вирішували всі проблемні питання соціально-економічного розвитку Южного, зараз можливості залучення різних акторів до розвитку міста розширилися за рахунок місцевого активізму, зовнішніх грантів, використання нових підходів і концепцій міського розвитку. У парадигмі інтегрованого міського розвитку первинними мають бути не кількісні, а якісні параметри, не стільки квадратні метри збудованого житла, скільки якість середовища проживання людини, інтенсивність та різноманітність комунікацій та діяльності на території міста, активність і залученість до процесу містотворення різних груп населення (Gukalova, 2018).

Позитивні зміни у розвитку малого монофункціонального міста пов'язані із розробкою стратегій його розвитку на основі концепцій сталого розвитку, інтегрованого розвитку міста, інноваційного розвитку, розумного міста, зеленого міста, креативного міста, інклюзивного міста.

References:

- Alpopi, C., & Manole, C. (2013). Integrated urban regeneration—solution for cities revitalize. *Procedia Economics and Finance*, 6, 178-185.
- Birkmann, J., Garschagen, M., & Setiadi, N. (2014). New challenges for adaptive urban governance in highly dynamic environments: Revisiting planning systems and tools for adaptive and strategic planning. *Urban Climate*, 7, 115-133.
- Denysenko, O. (2015). Resilience of the territory under big city influence: risks, vulnerability, new management approaches. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 3, 76-83. [In Ukrainian]. [Денисенко О. Безпека території в зоні впливу великого міста: ризики, вразливість, нові управлінські підходи. *Економічна та соціальна географія*. 2015. Вип. 3. С. 76-83].
- Dmytrenko, A., Kuzmenko, T., Kobylarczyk, J., & Paprzyca, K. (2019). The problems of small towns in Ukraine and Poland. *Czasopismo Techniczne*, 10, 73-88.
- Dotsenko, A. (2011). The main directions of socio-economic development of small monofunctional cities in Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*, 1, 51-55. [In Ukrainian]. [Доценко А.І. Основні напрями соціально-економічного розвитку малих монофункціональних міст України. *Український географічний журнал*. 2011. №1. С. 51-55].
- Dronova, O. L., & Kononenko, O. Yu. (2019). Slavutych: formation of the urban resilience capacity in the conditions of current challenges and threats. *Ukrainian Geographical Journal*, 3, 22-36. [In Ukrainian]. [Дронова О.Л., Кононенко О.Ю. Славутич: формування потенціалу стійкості міста в умовах сучасних викликів та загроз. *Український географічний журнал*. 2019. № 3. С. 22-36].
- Dubnitskiy, V. I., & Lunina, V. Y. (2015). Development of single-industry towns on thy basis of cluster approach. *Marketing and Innovation Management / Маркетинг і менеджмент інновацій*, 3, 140-148.

- Gukalova, I. V. (2018). Quality of life as a goal of urban development concepts: conclusions for Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*, 1, 30-38. [In Ukrainian]. [Гукалова І.В. Якість життя як цільовий імператив концепцій міського розвитку: висновки для України. *Український географічний журнал*. 2018. № 1. С. 30-38].
- Hastings, A. & McArthur, A. (1995). A comparative assessment of government approaches to partnership with the local community. In R. Hambleton & H. Thomas (eds.), *Urban Policy Evaluation, Challenges and Change*. London: Paul Chaplet.
- Jacquier, C. (2005). On relationships between integrated policies for sustainable urban development and urban governance. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 96(4), 363-376.
- Jacobs, J. (1993). *The Death and Life of Great American Cities*. New-York.
- Jonas, A. E., Wurzel, R. K., Monaghan, E., & Osthurst, W. (2017). Climate change, the green economy and reimagining the city: the case of structurally disadvantaged European maritime port cities. *Die Erde*, 148(4), 197-211.
- Kuzmenko, L. M., & Soldak, M. O. (2010). Monofunctional cities: Problems, support provision and development. *Economic Herald of the Donbas / Економічний вісник Донбасу*, 22(4), 29.
- Lawrence, D. P. (2000). Planning theories and environmental impact assessment. *Environmental Impact Assessment Review*, 20(6), 607-625.
- Maruniak, E., Rudenko, L., Lisovskyi, S., Dronova, O., & Mozghovyi, A. (2021). Ukrainian small cities in the perspective of sustainable spatial planning. In *The Routledge Handbook of Small Towns* (pp. 330-345). Routledge.
- Meerow S., Newell J. P. & Stults M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38-49.
- Mezentsev, K. (2013). Trends in urban settlements development in Ukraine: strong and vulnerable cities. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography*, 61(1), 31-36. [In Ukrainian]. [Мезенцев К. Тренди розвитку міських поселень в Україні: стійкі та вразливі міста. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*. 2013. Вип. 1(61). С. 31-36].
- Mezentsev, K. (2017). Ukraine's urban network change. In K. Mezentsev, Y. Oliynik, and N. Mezentseva N. (eds.), *Urban Ukraine: in the Epicenter of Spatial Changes* (pp. 44-47) Kyiv: Phoenix, 44. [In Ukrainian]. [Мезенцев К. Зміна міської мережі України. Урбаністична Україна в епіцентрі просторових змін. За ред. К Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. 2017. С. 44-47].
- Mezentsev, K., Provotar, N., & Palchuk, M. (2020). Public spaces through the lens of participatory urban planning – the case of Kyiv. *Ukrainian Geographical Journal*, 110(2), 30-37. [In Ukrainian]. [Мезенцев К.В, Провотар Н.І., Пальчук М.В. Публічні простори через призму партисипативного міського планування – приклад Києва. *Український географічний журнал*. 2020. Вип. 2 (110). С. 30-37].
- Naess, P. (2001). Urban planning and sustainable development. *European Planning Studies*, 9(4), 503-524.
- Neufeld, D., Cockfield, R., Fox, B., & Whitelaw, G. (1994). *Towards an Ecosystem Approach to Land-Use Planning*. Toronto.
- Onyshchenko, V., (2009). Analysis of the practice of urban planning of seaside cities. *Urban Development and Spatial Planning*, 35, 305-323. [In Ukrainian]. [Онищенко В. Аналіз практики містобудівного проектування приморських міст. Містобудування та територіальне планування. 2009. Вип. 35. С. 305-323].
- Petruk, S. (2011). Small urban settlement Ukraine: an analysis of contemporary socio-economic state and problems of development. *Ukrainian Geographical Journal*, 4, 50-54. [In Ukrainian]. [Петрук С.І. Малі міські поселення України: аналіз сучасного соціально-економічного стану та проблем розвитку. *Український географічний журнал*. 2011. № 4. С. 50-54].
- Pidhrushnyi, H., Kachaev, Yu., & Denysenko O. (2011). Human-geographical foundations of research of integral potential of centers of socio-economic activity: theoretical and methodological approaches and the experience of assessment. *Ukrainian Geographical Journal*, 4, 42-44. [In Ukrainian]. [Підгрушний Г. П., Качаєв Ю. Д., Денисенко О. О. Суспільно-географічні основи дослідження інтегрального потенціалу центрів соціально-економічної активності: теоретико-методологічні підходи та досвід оцінки. *Український географічний журнал*. 2011. № 4. С. 42-44].
- Roberts, P., & Sykes, H. (Eds.). (1999). *Urban Regeneration: A Handbook*. Sage.
- Savchuk, I. (2021). A monofunctional city and export in Ukraine. *National Interest Academic Journal*, 2(1), 19-24.
- Servillo, L. A., Atkinson, R., Russo, A. P., Sýkora, L., Demazière, C., & Hamdouch, A. (2014). *TOWN, Small and Medium Sized Towns in Their Functional Territorial Context*. Final Report.
- Strategy of sustainable development of Yuzhne urban territorial community for the period until 2027. (2021). Official website of the city of Yuzhne: website. [In Ukrainian]. [Стратегія сталого розвитку Юженської міської територіальної громади на період до 2027 року. Офіційний сайт міста Южне : веб-сайт]. URL: http://yuzhny.gov.ua/uploads/files/2021-12/1640009455_strategya-yumtg-do-2027r._compressed.pdf
- Teriman, S. (2012). *Measuring Neighbourhood Sustainability: A Comparative Analysis of Residential Types in Malaysia*. Unpublished PhD thesis. Brisbane, Australia: Queensland University of Technology.
- Vale, L., Campanella, J., & Thomas, J. (2005). *The Resilient City: How Modern Cities Recover from Disaster*. Oxford, UK: Oxford University Press.
- Yigitcanlar, T., & Teriman, S. (2015). Rethinking sustainable urban development: towards an integrated planning and development process. *International Journal of Environmental Science and Technology*, 12(1), 341-352.

TOURISM DEVELOPMENT IN THE CITY OF VOLODYMYR, UKRAINE : SOCIO-GEOGRAPHIC ASSESSMENT***Victoria GLYBOVETS, Bohdan BASNIN***Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine***victoriasatiya@gmail.com*

Abstract: This article is devoted to the socio-geographic assessment of the problems and prospects of tourism development in the small city of Volodymyr, Ukraine. The choice of the case study city is due to the active processes of forming the brand of the city of Volodymyr, which have been observed in recent years, as well as its border economic and geographical location. The authors characterized the infrastructure of tourism as a factor in the development of the city territory, as well as considered modern approaches to the formation of the tourist attraction of the city territory. The article describes the methodical aspects of the evaluation of the city's tourist sphere, gives a detailed description of the tourist resources and tourist infrastructure of the city of Volodymyr, as well as reveals the essence of branding and promotion of the city. The article presents an assessment of the state of the tourist sphere of the city of Volodymyr by internally displaced persons, namely tourist facilities, transport, accommodation and catering facilities, ATMs, shopping centers and sanitary infrastructure facilities (public toilets). With the help of the SWOT analysis method, the authors identified promising directions for optimizing the city's tourist attractiveness and proposed a number of main guidelines for the strategic development of the city's tourist sphere: further development of cultural and historical tourism; development of tourist and related infrastructure; activation of advertising and image work at the international level to attract foreign guests; attraction of grant support for the development and restoration of architectural monuments; development of educational tourism. The conducted research proved that tourism as a branch of activity can act as one of the main effective factors of socio-economic development of the territory.

Key words: tourism development, city, tourism infrastructure, tourist attractiveness of the city, Volodymyr, Ukraine.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.87.44-60>

UDC: 911.3

Received: May 12, 2022.

Revised: June 24, 2022.

Accepted: June 27, 2022.

**СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНА ОЦІНКА ПРОБЛЕМ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ
У МІСТІ ВОЛОДИМИР, УКРАЇНА*****Вікторія ГЛИБОВЕЦЬ, Богдан БАСНІН***Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна***victoriasatiya@gmail.com*

Анотація: Дана стаття присвячена суспільно-географічній оцінці проблем та перспектив розвитку туризму міста Володимира. Вибір міста-кейсу дослідження обумовлений активними процесами формування бренду міста Володимира, які спостерігаються протягом останніх років, а також його прикордонне економіко-географічне положення. Авторами було охарактеризовано інфраструктуру туризму, як фактор розвитку території міста, а також розглянуті сучасні підходи до формування туристичної привабливості території міста. В статті описані методичні аспекти оцінки туристичної сфери міста, дана детальна характеристика туристичних ресурсів та туристичної інфраструктури міста Володимира, а також розкрита суть брендингу та промоції міста. У статті представлена оцінка стану туристичної сфери міста Володимира внутрішньо переміщеними особами, а саме туристичних об'єктів, транспорту, закладів розміщення та громадського харчування, банкоматів, торгових центрів та об'єктів санітарної інфраструктури (громадських туалетів). За допомогою методу SWOT-аналізу авторами визначено перспективні напрямки оптимізації туристичної привабливості міста і запропоновано ряд основних орієнтирів стратегічного розвитку туристичної сфери міста: подальший розвиток культурно-історичного туризму; розвиток туристичної та супутньої інфраструктури; активізація рекламної та іміджевої роботи на міжнародному рівні для залучення зарубіжних гостей; залучення грантової підтримки для розвитку, відновлення архітектурних пам'яток; розвиток освітнього туризму. Проведене дослідження засвідчило, що туризм як галузь діяльності може виступати одним із основних дієвих факторів соціально-економічного розвитку території.

Ключові слова: розвиток туризму, місто, інфраструктура туризму, туристична привабливість міста, Володимир, Україна.

Вступ. Останнє десятиліття стало періодом активного впровадження маркетингових технологій у систему регіонального управління. Як наслідок, окремі регіони та міста України почали формувати власний імідж, використовувати брендинг з метою залучення туристів та інвесторів. Під час війни з РФ питання туристичного розвитку українських територій відходять на другий план, але навіть в таких умовах варто розробляти конкретні стратегічні заходи відновлення регіональної економіки та сфери туризму на перспективний післявоєнний період. Тому актуальним видається пошук шляхів оптимізації туристичної привабливості окремих міст та регіонів України вже сьогодні. Це потребує, в першу чергу, аналітичної оцінки сучасного стану туристичної сфери, як у територіально-географічному аспекті, так і в соціальному плані.

Особливо важливими такі завдання стають в аспекті стратегічного розвитку невеликих міст, що традиційно залишаються поза масовими потоками туристів. Якщо в обласних центрах України вже тривалий час приділяється увага розвитку туристичної інфраструктури, створюються спеціальні туристичні дестинації, то в районних центрах та невеликих містах туристична інфраструктура часто недостатньо розвинена, а принципи маркетингу територій впроваджуються надто повільно, що гальмує туристичний розвиток таких міст.

Метою цього дослідження стало теоретико-практичне обґрунтування перспективних шляхів розвитку туристичної сфери міста Володимира. Вибір міста-кейсу дослідження обумовлений активними процесами формування бренду міста Володимира, які спостерігаються протягом останніх років, а також його прикордонне суспільно-географічне положення. Так, у 2020 році було затверджено логотип та гасло міста, у грудні 2016 року була затверджена Стратегія розвитку міста на 2017-2027 роки, однією з стратегічних цілей у якій є розвиток міста як важливого екологічно-привабливого історико-культурного центру регіону (Volodymyr Official Web Site, 2017).

Теоретико-методологічні основи дослідження сформульовано у працях українських вчених, присвячених проблематиці суспільно-географічної оцінки туристської привабливості території та туристично-рекреаційного потенціалу на регіональному рівні (Kolotukha et al., 2017; Zapototskyi & Ногун, 2018). Цінними у контексті даного дослідження є також публікації, що розкривають особливості розвитку туризму у містах (Bezruchko, 2017), основи іміджмейкінгу та брендингу туристичної дестинації на прикладі міського туризму (Smyrnov, 2017), геокультурний брендинг території сучасного міста (Glybovets, 2013), туризм як чинник формування державного іміджу розглядає (Chekalyuk, 2014), напрямки та механізми розвитку туристичної привабливості території (Frolova, 2015),

міський туризм як ефективний інструмент розвитку туристичного потенціалу України (Tyshchenko & Paranina, 2021). Також корисною є низка праць закордонних дослідників у галузі міського туризму (Wenge, 2004; Duxbury, 2021; Tomaz, 2021; Scherf, 2021; Aquino & Burns, 2021; Bock, 2015; Hakeem & Khan, 2018) та брендингу територій (Dinny, 2013; Kavaratzis, 2009).

Інфраструктура туризму як фактор розвитку території міста. Туризм належить до сервісних видів діяльності, внесок яких в економічний розвиток територій стає все більш відчутним. Однією з важливих тенденцій розвитку економіки розвинутих країн сьогодні є саме високі темпи розвитку сфери послуг порівняно з виробничими галузями. Тому вся сучасна економіка характеризується як економіка послуг. І важливе місце у ній належить послугами у сфері туризму.

Реалізація туристичних послуг є тією сферою економічної діяльності, яка може розвиватися практично в кожному регіоні, в кожному населеному пункті, будь-то столиця держави чи невелике село. Головне – обрати правильний напрямок розвитку туризму відповідно до наявних передумов та ресурсів. Саме туризм може стати основою економічного зростання на певній території, якщо на місцевому рівні буде сформована повноцінна туристична дестинація. Дане поняття передбачає створення певного, адміністративно-територіально окресленого простору, в якому відвідувачі проводять досить тривалий час (не менше доби), споживають широкий перелік послуг, і який є основою формування іміджу населеного пункту, його конкурентоспроможності на туристичному ринку (Yurchyshina, 2017).

У науковій літературі виділяють три типи туристичних дестинацій:

а) перший тип – це великі міста (як правило, столиці держав, крупні обласні центри з багатою історією). Вони мають значний потенціал залучення туристів різного плану: історичні пам'ятки сприяють розвитку пізнавального туризму; ділові заходи (виставки, форуми, семінари) формують основу бізнес-туризму);

б) другий тип дестинацій характеризує менші за площею території і поділяється на два підтипи:

- центри з цілеспрямованим розвитком туризму. Це можуть бути і села, і невеликі міста, в яких збережені місцеві звичаї, культура та ремесла;

- нестоличні міста, які привабливі для туристів завдяки історичним пам'яткам, науці, освіті, тощо;

в) третій тип дестинацій являє собою туристичні центри, що були спеціально побудовані для туристів (Semenov et al., 2011).

Виходячи з цього, для різних населених пунктів може бути обраний той чи інший варіант побудови туристичної дестинації для формування бази економічного зростання.

Розглянемо детальніше механізми впливу сфери туризму на соціально-економічний розвиток

регіонів та міст. У цьому аспекті слід виділити кілька основних напрямів впливу:

1) **прямий економічний вплив**, який проявляється шляхом формування прибутку організацій у туристичній та культурній сфері (турфірми, турагенції, екскурсійні бюро, готелі, хостели, санаторії, кафе і ресторани, музеї, тощо) та перерахування ними податків до регіональних (місцевих) бюджетів;

2) **непрямий економічний вплив**, який реалізується шляхом стимулювання інших галузей економіки. Наприклад, туризм сприяє:

- розвитку роздрібної торгівлі в результаті попиту споживачів на товари та послуги у регіоні та його містах;

- розвитку виробництва сувенірів, діяльності ремісників;

- розвитку готелів та хостелів;

- розвитку кафе та ресторанів через створення попиту на їх послуги з боку туристів;

- розвитку пасажирського транспорту за рахунок значної долі транспортування туристів у пасажирських перевезеннях;

- розвитку сфери культури (музеїв, виставкових залів тощо), оскільки вони привабливі для туристів та можуть реалізовувати низку платних послуг.

3) **прямий інвестиційний вплив**. Так, наявність у регіоні та його містах привабливого природно-ресурсного потенціалу чи культурно-історичної спадщини сприяє інвестиційній активності та створює умови для залучення до регіону інвестицій, як у сферу туризму, так і в сферу споживання (оскільки туристи складають значну долю споживачів);

4) **прямий соціально-економічний вплив**, що передбачає фінансове забезпечення частини населення. Так, збільшенню доходів населення регіону або міста сприяють кілька аспектів, пов'язаних з розвитком туризму:

- зростання доходів (заробітної плати) найманих працівників туристичних організацій, а також залежних галузей економіки;

- зростання доходів власників туристичних підприємств та підприємств супутніх галузей, значна частка яких є приватними підприємцями;

5) **непрямий соціальний вплив**, який проявляється у загальному покращенні якості життя за рахунок розвитку території, підвищення якості товарів та послуг, культури обслуговування у всіх закладах тощо;

6) **прямий соціально-культурний вплив**, який проявляється у задоволенні потреб населення даної території (і не лише) в активному дозвіллі, культурному розвитку, рекреації тощо;

7) **непрямий соціально-виховний вплив**, який проявляється у:

- популяризації активного туризму, активних видів організації дозвілля (підвищує рівень здоров'я);

- популяризації культурно-пізнавального туризму (підвищує культурний рівень населення та створює позитивні емоції);

- популяризації дбайливого ставлення до

природи, особливо внаслідок розвитку екологічного туризму;

- збереження історичної пам'яті, національних традицій, промислів тощо.

При цьому варто враховувати, що туристичний потенціал території визначається не лише наявними туристичними об'єктами, але й супутньою інфраструктурою, яка створює додаткові зручності для туристів. Така інфраструктура, зокрема, включає:

1) **транспортну складову**. Для розвитку туризму транспортна доступність території – одна з основних умов. Важливою умовою збільшення числа туристів у місті є: наявність зв'язку повітряним транспортом, залізницею, автошляхами належної якості; віддаленість від головних автошляхів країни та регіону, міжнародних трас. Крім того, важливим є і розвиток внутрішнього транспорту міста. При цьому, для зручності туристів, маршрути громадського транспорту мають проходити через найбільші туристичні локації. Також необхідною умовою розвитку туризму є забезпеченість послугами таксі, які є важливими для туристів, що погано ознайомлені з місцевістю;

2) **інфраструктуру розміщення**. Залучення туристів значно обмежене, якщо в місті відсутні заклади тимчасового розміщення. Муніципалітети зацікавлені в тому, щоб туристи проводили в місті не кілька годин, а хоча б декілька днів. Відповідно, для цього має бути створена система закладів сфери гостинності для гостей різного достатку та різних інтересів: хостели, готелі (зокрема тематичні, з додатковими видами послуг, наприклад, СПА-готелі), санаторії (при наявності природно-ресурсного потенціалу), туристичні бази, тощо;

3) **інфраструктуру харчування**. Туристи – потенційні відвідувачі сфери громадського харчування. Тому в місті необхідною є наявність системи закладів даного типу: кав'ярень, місць швидкого харчування, ресторанів, центрів нічних розваг;

4) **інфраструктуру торгівлі**. Як правило, туристи готові витратити значні кошти на різні групи товарів, перш за все, самобутніх, колоритних. Тому при орієнтації міста на розвиток туризму варто створити умови для розвитку місцевих промислів, сувенірів, «брендованих» товарів (які можуть стати родзинкою іміджу території);

5) **інфраструктуру дозвілля**. Туристи проводять у подорожі декілька днів і не весь час оглядають історичні пам'ятки, музеї та інші об'єкти. Значну частину мандрівки вони виділяють просто на відпочинок, отримання позитивних емоцій, спорт, інші хобі. Тому важливо створити в місті можливість задоволення різних дозвіллевих потреб: для когось – це прокат велосипедів, для когось – кіно під відкритим небом, для когось – виступи місцевих колективів, тощо;

6) **фінансову інфраструктуру**. Відпочинок туристів у місті пов'язаний зі значними витратами. Тому важливо забезпечити їм можливість робити такі витрати. Цьому сприяє наявність достатньої

кількості банкоматів та пунктів обміну валюти, особливо в найбільш популярних у туристів місцях;

7) інфраструктура гігієни. Наплив туристів створює додаткові потреби в забезпеченні міста біоуалетами, місцями для пеленання та годування дітей. Це забезпечує додатковий комфорт гостям міста, особливо для молоді, яка подорожує з малими дітьми (що сьогодні входить у моду).

Усі вказані складові туристичної індустрії в комплексі забезпечують формування певної туристичної дестинації – простору, привабливого для подорожей та комфортного для відпочинку. Саме такі території можуть розраховувати на туристично орієнтований економічний розвиток. Таким чином, роль туризму в соціально-економічному розвитку території досить різноманітна і включає прямі та непрямі, економічні та соціальні аспекти впливу. При цьому туризм впливає на всі основні показники соціально-економічного розвитку регіону або міста: на обсяг валового виробництва, на розмір середньодушових доходів населення, на показники забезпеченості населення рядом соціальних послуг, на рівень здоров'я та культурний рівень громадян.

Сучасні підходи до формування туристичної привабливості території міста. В основі формування туристичної привабливості територій сьогодні лежать відповідні принципи управління регіональним розвитком, що базуються на основних положеннях маркетингу та стратегічного планування. Маркетинг території – це ряд технічних методів, навичок, дій, реалізація яких дозволяє з достатнім ступенем успішності представити зацікавленим особам конкретні характеристики території (зручне місце розташування, особливі природні ресурси, об'єкти культурної спадщини, які роблять територію більш привабливою для відвідування тощо). Об'єктом управління в маркетингу територій є регіон, населений пункт, певне регіональне утворення, що має певну спільність з географічної точки зору.

Застосування стратегічного підходу в управлінні туристичною сферою дає змогу визначити основні напрями та шляхи досягнення цілей щодо активізації розвитку сфери туризму на конкретній території. Стратегія розвитку туризму певної території повинна бути інструментом зовнішньої і внутрішньої промоції, який демонструє перспективи населеного пункту чи регіону, його туристичну привабливість та потенціал розвитку (Trokhymets & Shelemetyeva, 2018).

У процесі управління туристичною привабливістю території використовується комплексний аналіз потреб та інтересів різних груп стейкхолдерів. Для ідентифікації стейкхолдерів у регіональному управлінні необхідно систематизувати цільову аудиторію залежно від потенціалу впливу на конкурентоспроможність регіону та з урахуванням інтересів цільової аудиторії. При такому підході можна виділити такі основні групи стейкхолдерів:

- туристи (існуючі та потенційні туристи з інших регіонів);

- трудові ресурси (власне населення регіону та можливі трудові мігранти);

- державні органи влади;

- інвестори та підприємці (існуючі та потенційні).

Таким чином, саме на зазначені групи стейкхолдерів мають бути орієнтовані основні управлінські рішення, спрямовані на підвищення туристичної привабливості території.

Важливий сегмент стейкхолдерів – туристи, зокрема потенційні. Їх вплив на конкурентоспроможність та розвитку регіону проявляється, насамперед, у припливі фінансових ресурсів у результаті реалізації туристам низки товарів та послуг. Насамперед, це послуги сфери гостинності, дозвілля та розваг, кафе та ресторанів. Серед товарів, які споживають туристи, можна виділити як продукти харчування (особливо страви місцевої кухні), так і сувенірні вироби, брендові товари регіону тощо. Це значною мірою може сприяти поповненню регіонального бюджету та покращенню якості життя населення у регіоні. У свою чергу, туристи зацікавлені в наявності розвиненої туристичної інфраструктури відпочинку, оптимальних кліматичних умов, історичної та культурної цінності території тощо. Вони орієнтуються не на економічні, а на культурні, історичні, географічні ресурси регіону. Тому розробка пропозицій для залучення ресурсів даної цільової аудиторії має своєю особливістю те, що інформація про регіон повинна бути присутня на сторінках преси інформаційно-розважального характеру, у соціальних мережах, на телеканалах.

Особливо важливою групою стейкхолдерів для розвитку туризму в регіоні є також інвестори та підприємці, як існуючі, так і потенційні. Вони зацікавлені, насамперед, в отриманні прибутку, віддачі від вкладених коштів. Звичайно ж, кожен інвестор, який планує вкладення капіталу в ту чи іншу сферу, враховує ряд факторів, таких як легкість відкриття та ведення бізнесу, потенційна прибутковість інвестиційного проекту тощо. Тому для формування туристичної привабливості території необхідно створювати вигідні умови залучення інвестиційних ресурсів в сферу туризму.

Такими перевагами може бути наявність туристичних кластерів, спеціальних економічних зон, можливості використовувати спеціальні схеми оподаткування в туризмі тощо. Найбільш інформативними засобами впливу на потенційних інвесторів у туристичну галузь буде наявність чітко розроблених бізнес-планів з можливими інвестиційними проектами, розроблені інвестиційні паспорти територій з перерахуванням перспективних проектів інвестування в туризм, тощо.

Однією з важливих складових процесу маркетингу територій є робота місцевих органів влади, спрямована на створення туристичної пропозиції (Kudla, 2012).

Саме такі напрями можуть забезпечити не лише розробку туристичного продукту, але й активне його просування на туристичному ринку.

Отже, з метою формування туристичної привабливості регіону або міста важливо використовувати маркетингові, стратегічні підходи до управління територією. Це дозволить максимально повно врахувати потреби різних зацікавлених сторін, створити переваги інвестування коштів у сферу туризму, представити територію максимально вигідно в інформаційному середовищі, створюючи попит на відповідних туристичний продукт.

Методичні аспекти оцінки туристичної сфери міста. У науковій літературі останнім часом значна увага приділяється питанням оцінки туристичної привабливості окремих територій. При цьому важливо виділити проблему об'єктивності таких досліджень, яка багато в чому визначається саме підбором оптимальних методів аналізу, їх комплексним застосуванням.

Об'єктивна оцінка туристичної сфери міста дає можливість вивчення тенденцій зміни конкурентоспроможності території на туристичному ринку, а також дозволяє проводити порівняння окремих населених пунктів у межах регіону чи навіть держави. Виходячи з цього, аналітичні дослідження туристичної сфери та її привабливості виконують кілька основних функцій:

1) аналітичну (дозволяють оцінити зміну показників туристичної привабливості протягом певного періоду; дають можливість вивчити внесок окремих складових у розвиток туризму міста);

2) прогностичну (дозволяють спрогнозувати розвиток туризму в місті на перспективу, у стратегічному періоді);

3) порівняльну (дають змогу порівнювати окремі території; таке порівняння є основою для вибору туристами маршруту подорожі, а інвесторами туристичного ринку – об'єктів фінансування при плануванні інвестицій);

4) стимулюючу (дозволяють виявити найбільш проблемні місця системи розвитку туризму в місті і вчасно простимулювати вирішення проблем).

Аналіз сучасної наукової літератури дозволяє виділити кілька основних методичних підходів для оцінки туристичної сфери території:

- ресурсний підхід, у межах якого основна увага приділяється аналізу наявних туристичних ресурсів території;

- результативний підхід, що характеризує переважно результати туристичної діяльності у тому чи іншому регіоні, місті;

- комплексний (багатофакторний) підхід, який описує у взаємозв'язку і туристичні ресурси, і результати їх використання.

Ресурсний підхід до оцінки туристичної привабливості території залишається досить популярним, як серед туристичних операторів, які акцентують увагу на туристично привабливих об'єктах міст для стимулювання туристів, так і серед регіональних (муніципальних) менеджерів, які в рамках стратегічного планування опираються на дані щодо наявності на території об'єктів туристичного попиту. Але важливою проблемою даного підходу є вибір критеріїв для оцінки

забезпеченості території тим чи іншим видом туристичних ресурсів, адже різні види ресурсів мають різне значення для туристів та інвесторів туристичного ринку, а також вимірюються різними одиницями виміру, що часто ускладнює можливість проведення порівняльної оцінки територій за ресурсною методикою.

Основним методичним принципом ресурсного підходу є кількісна оцінка наявних туристичних ресурсів. Як правило, вона здійснюється простим перерахуванням та описом туристично привабливих об'єктів. Для оптимізації використання такого методичного підходу важливо використовувати картографічний метод. Він дає змогу наочно зобразити поширення окремих об'єктів туристичного попиту, скупчення в їх локалізації. Відповідно, картографічний метод може стати основою для розробки відповідних туристичних маршрутів, формування туристичної локації в певній частині міста.

При цьому картографічний метод може надавати інформацію не лише про наявність туристичних об'єктів, але й про розвиток на певній території всієї необхідної для розвитку туризму інфраструктури (транспортної, торгової, фінансової, тощо). Картографічний метод при ресурсній характеристиці туристичної сфери міста може базуватися на різних способах представлення інформації:

- за допомогою системи локалізованих знаків (геометричні фігури, спеціалізовані тематичні знаки, буквенні символи)

- за допомогою якісного або кількісного фону. При такому підході територія міста розділяється на окремі зони за певним показником (наприклад, зони віддаленості від туристичного об'єкту, зони максимально навантажених туристичних потоків, тощо). Для наочного зображення відповідних зон можуть використовуватися кольорові відтінки або ж різні штрихування (Lahotska, 2017).

Основними показниками стану та розвитку туристичної сфери міста в рамках ресурсного підходу можуть слугувати:

1) кількість туристично привабливих об'єктів території (кількість історичних пам'яток, природно-екологічних об'єктів, об'єктів сучасної архітектури та місць відпочинку);

2) кількість та стан об'єктів супутньої інфраструктури (підприємства сфери гостинності, громадського харчування, тощо). Найчастіше використовується показник кількості місць в закладах тимчасового розміщення;

Якщо підходити до вивчення туристичної привабливості міста з погляду результативного підходу, то перелік критеріїв для аналізу буде значно ширшим, оскільки він має включати показники стану та ефективності використання тих туристичних ресурсів, що наявні на певній території. Результативний підхід багато в чому визначає ефективність управління туристичною сферою міста. Показниками оцінки туристичної сфери міста в рамках результативного підходу можуть слугувати такі дані:

- кількість туристів, що відвідала місто (серед них, кількість туристів з інших регіонів держави, кількість іноземних туристів);

- обсяг реалізації туристичних послуг (кількість замовлених екскурсій, реалізованих квитків у музеї, тощо);

- середній чек туриста в місті;

- обсяг реалізації сувенірних товарів, тощо.

Найбільш популярним методичним підходом до оцінки туристичної привабливості регіону сьогодні є комплексний (багатофакторний) підхід. У його основі можуть лежати різні аналітичні механізми. Найчастіше використовуються:

- багатокомпонентний аналіз;

- рейтинговий аналіз;

- інтегральний аналіз.

Багатокомпонентний аналіз передбачає необхідність оцінки цілого ряду показників, що характеризують і туристичний потенціал території, і ризики для інвесторів. Такий підхід обмежує можливості порівняння окремих регіонів, оскільки утрудненим є врахування багатьох показників з цією метою.

Тому останніми роками у науковій літературі та у практичних дослідженнях все частіше використовується комплексний рейтинговий метод аналізу. У світовій практиці для оцінки туристичної привабливості країн застосовується рейтинг Світового економічного форуму в галузі туризму (The Travel & Tourism Competitiveness), Рейтинг країн за туристичними відвідуваннями Всесвітньої організації туризму. На рівні окремих держав розробляються рейтинги туристичної привабливості міст та DESTINACIЙ (наприклад, рейтинг Національного комітету Німеччини з туризму), рейтинги туристичних об'єктів (наприклад, Рейтинг визначних пам'яток Німеччини (UTOPIK, 2021), тощо.

Перевагою таких рейтингів є повне охоплення регіонів, тривалий період спостереження, прагнення уніфікації аналізованих показників. Проте сама по собі рейтингова оцінка не дозволяє охарактеризувати туристичну привабливість території в абсолютному вираженні, лише показує співвідношення між окремими об'єктами (регіонами, населеними пунктами). До того ж, методики розрахунків окремих рейтингів розробниками повністю не розкриваються. Це в деяких випадках викликає сумніви щодо об'єктивності таких рейтингових досліджень. Так, не можна з упевненістю стверджувати, що на розрахунок оцінки не впливає національний та регіональний фактор. Оскільки рейтингові агентства є також суб'єктами певної території, існує ймовірність врахування власних геополітичних інтересів при виведенні підсумкової оцінки рейтингу.

Більш достовірним є використання інтегрального підходу до оцінки туристичної привабливості території. В його основі можуть лежати різні аналітичні методи: метод сум, метод коефіцієнтів, метод середньої арифметичної, метод суми місць, метод відстаней (Davydova, 2015).

В будь-якому випадку, при оцінці туристичної привабливості території варто опиратися не лише на думку експертів, але й на враження самих туристів. Саме вони є тим джерелом інформації, що найбільш точно та об'єктивно можуть визначити конкурентні переваги та недоліки міста в туристичній сфері. Тому важливими методами дослідження туристичної привабливості (особливо невеликих територій, міст) повинні бути соціологічні методи – інтерв'ю, анкетування. При цьому опитування варто проводити не серед місцевих жителів (адже вони не можуть оцінити власне місто з погляду туристів), а саме серед гостей з інших регіонів, інших держав.

Таким чином, оцінку стану розвитку туристичної сфери та туристичної привабливості міста доцільно проводити з використанням комплексу методів: ресурсного і результативного. При цьому для характеристики окремих показників привабливості території доцільно використовувати соціологічні методи – опитування туристів, гостей з інших регіонів та держав. Це забезпечить найбільш об'єктивну оцінку ситуації у сфері туристичного розвитку території та дозволить виявити наявні проблеми.

Результати дослідження.

Характеристика туристичних ресурсів міста. Можливості розвитку міста як туристичної DESTINACIЙ визначаються, перш за все, наявністю відповідних туристичних ресурсів, тому для характеристики туристичної сфери м. Володимира і перспектив розвитку міста в даному напрямку необхідно проаналізувати забезпеченість території різними видами туристичних об'єктів. Це дозволить оцінити туристичний потенціал досліджуваного міста, а також визначити структуру ресурсів, переважаючий тип атракцій.

З метою характеристики наявних туристичних ресурсів м. Володимира нами було нанесено на карту міста туристичні атракції (Рис. 1) та проведено їх підрахунок в розрізі окремих груп (табл. 1).

Дані табл. 1 свідчать, що територія м. Володимира багата на об'єкти архітектурної спадщини, пам'ятники, монументи, меморіали, а також релігійні та сакральні об'єкти. Натомість в місті недостатньо пам'яток природи, музеїв, а також об'єктів монументального мистецтва. Виходячи з такої структури туристичних ресурсів, можна зробити висновок, що для міста Володимира перспективним є розвиток історико-культурного, пізнавального туризму, а ось екологічний туризм в даній місцевості малоперспективний на даному етапі, адже в місті на сьогодні лише одна пам'ятка природи.

Найбільшу історично-культурну цінність, а відтак і потенціал туристичної привабливості, мають туристичні об'єкти міста Володимира, описані в табл. 2.

Отже, вказані туристичні об'єкти свідчать про багату історію міста, його визначне місце в історичних подіях регіону. Підтвердженням цього факту слугують відомі історичні відомості. Так, перша згадка про місто стосується 988 році

й зафіксована у «Повісті минулих літ». Саме тоді населений пункт було передано київським князем Володимиром Святославичем в удільне володіння сину Всеволоду. З тих пір місто неодноразово опинялося у вирі історичних подій. У XI-XII ст. Володимир був одним із найбільших міст Київської Русі, поступаючись розмірами лише Києву, Чернігову та Переяславу. Це княже місто, в якому досі знаходяться останки князів (Мстислава Ізяславича, князя Василька Романовича, його дружини та сина). Історичний напрямок туризму

міста підтримує й створений історичний музей. Це один з найдавніших музеїв Волині, який існує з 1887 року.

З метою оцінки забезпеченості Володимира туристичними об'єктами нами було досліджено густину їх розташування з виділенням трьох зон (Рис. 1):

- зона високої забезпеченості (вона складає близько 31% площі міста);
- зона середньої забезпеченості (біля 66% території міста);

Таблиця 1

Структура туристичних атракцій міста Володимира

Вид туристичних об'єктів	Кількість, од.	Питома вага, %
Пам'ятки природи	1	1,37
Музеї	2	2,74
Релігійні та сакральні об'єкти	16	21,92
Гідрологічні об'єкти	2	2,74
Пам'ятники, монументи, меморіали	24	32,88
Об'єкти архітектурної спадщини	26	35,62
Об'єкти монументального мистецтва	2	2,74
Всього	73	100

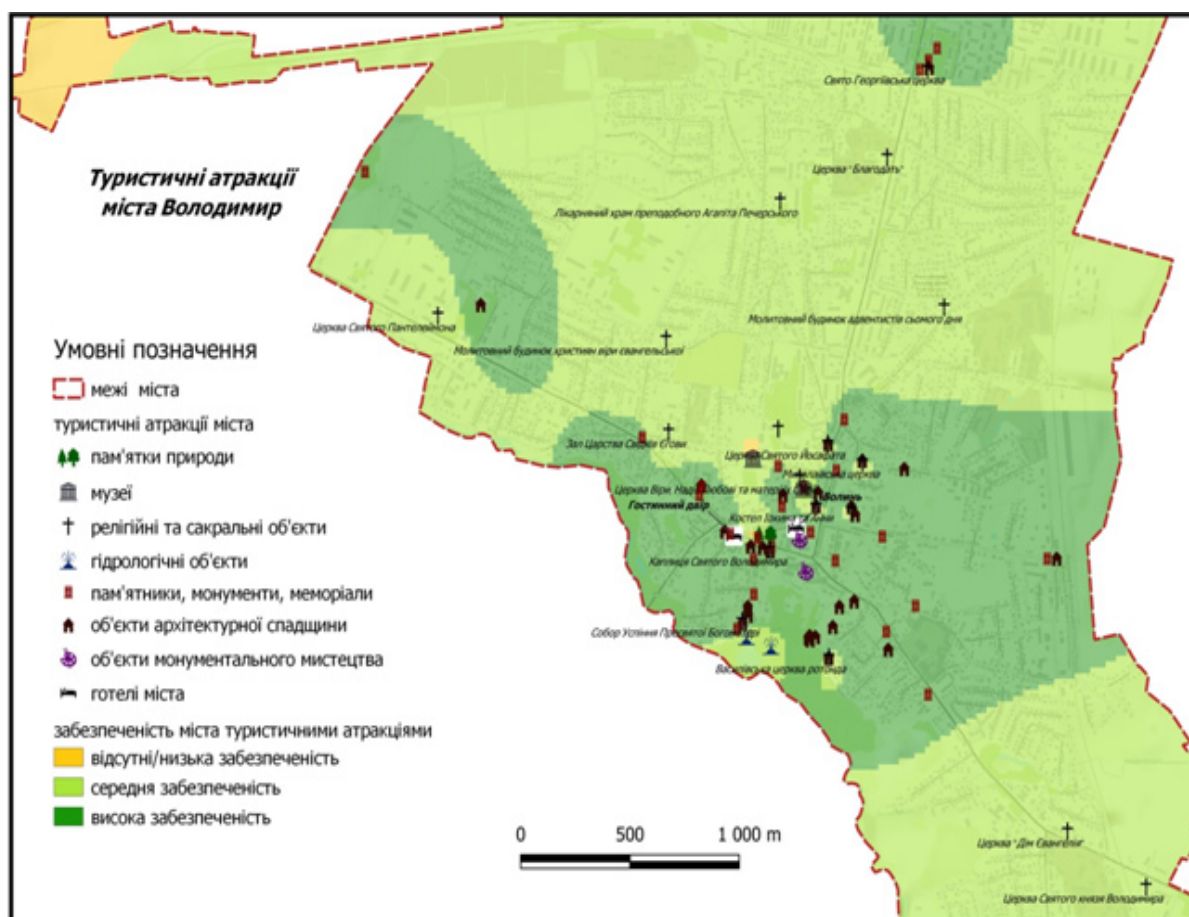


Рис. 1. Карта туристичних об'єктів міста Володимира. Створено авторами

– зона низької забезпеченості туристичними об'єктами (близько 3% площі міста).

Зона високої забезпеченості туристичними об'єктами майже повністю локалізована в центрі

міста, на неї приходить понад 90% усіх описаних об'єктів, зокрема всі об'єкти архітектурної спадщини, музеї, пам'ятники, монументи, меморіали. Така локалізованість туристичних ресурсів робить

Таблиця 2

Основні історико-культурні туристичні об'єкти м. Володимира

Туристичний об'єкт	Рік створення	Опис архітектури	Пов'язані історичні події, історичні особи
Миколаївська церква	1780	Одноповна безкупольна двокамерна церква	Побудована на місці будинка батьків Йосафата Кунцевича
Костел Іоакіма та Анни (монастир капуцинів)	1554 – дерев'яний; 1752 – кам'яний	Тринефна базилікальна двоветрова споруда з двоярусним центральним і одноярусними бічними нефами (стиль Віленське барокко)	Побудований на пожертвування княгині Анни Збаразької
Христоріздвяний собор (колишній костел єзуїтів Серце Ісуса)	1718-1873	Стиль пізнього бароко. Костел однефний, фасад має хвилясту форму, центральна пладина його вигнута, вежі виступають	Діяльність ордену єзуїтів, ордену Василіан
Собор Успіння Пресвятої Богоматері	1156-1160	Стіни храму складені з цегли (4,5х22х35,2см), так звані «плінфи». Деякі мають на поверхні хвилясті полоси «розчеси». Виявлено залишки фрескового розпису.	Побудований князем Мстиславом Ізясловичем. Єдина церква домонгольського часу на Волині. Тут поховані Мстислав Ізяславич, Василько Романович, його дружина Олена, його син Володимир Василькович
Церква св. Василя (ротонда)	XIII-XVст.	На шиферній дошці, вмонтованій в стіну з північної сторони, уцілів слов'янський напис, «Помози Боже... княж» і число «670г».	За місцевими переказами князь Володимир, повертаючись з походу проти білих хорватів в 992 р., в подяку Богу за вдалий похід, наказав кожному із своєї дружини принести по одній цеглині і таким чином за один день спорудив храм
Домініканський монастир	1497 – дерев'яний, 1789 – кам'яний	Квадратні форми, невеликі вікна, стиль барокко	Заснований великим литовським князем Олександром Ягеллончиком

(складено авторами з використанням джерела 7 Wonders of Ukraine (2010))

можливість організації зручних та насичених пішохідних екскурсій для туристів, оскільки невелика відстань між окремими атракціями на центральних вулицях міста забезпечує комфортність їх огляду саме при піших прогулянках.

Рис. 2 демонструє особливості розміщення туристичних об'єктів Володимира з точки зору пішої доступності (відносно місць розміщення):

- 85% всіх досліджених об'єктів потрапляють у зону пішохідної доступності діаметром 500 м;
- 93% туристичних об'єктів знаходяться в зоні пішохідної доступності діаметром 1000 м;
- лише 2% об'єктів, що можуть становити інтерес для туристів виходять за межі 1500-метрової пішохідної доступності.

Таким чином, проведене дослідження засвідчило, що місто Володимир має достатню кількість туристичних об'єктів історико-культурного значення. Найголовніші з них мають суттєву історичну роль та давні історичні корені. Це створює перспективи розвитку Володимира як центра історико-культурного, пізнавального туризму на Волині.

Характеристика туристичної інфраструктури міста. Для розвитку туризму в місті важливі не лише туристичні ресурси, але й відповідна інфраструктура, перш за все, транспортна (Рис. 3). У цьому плані слід відмітити, що місто Володимир має такі види транспорту:

- залізниця. На території міста розташовано залізничний вокзал (вул. Привокзальна, 42), що має сполучення не лише з обласним центром, а й з Києвом, Львовом. Важливою залізничною магістраллю є: Ковель – Володимир-Волинський – Львів (за даним напрямом територія з'єднана з західними регіонами України, а також країнами Центрально-Східної Європи);

- автобусний транспорт. У місті є автостанція (вул. Д.Галицького, 14), з якої відправляються автобуси на Київ, в обласний центр, за кордон;

- служба таксі.

Для розвитку транспортної мережі та забезпечення транспортної доступності туристів, які пересуваються на власному автомобільному транспорті, у Володимирі створена відповідна дорожня інфраструктура: автосервіси, заправки, тощо.

Аналіз забезпеченості міста транспортною та дорожньою інфраструктурою демонструє табл. 3.

Автосервіси, бензоколонки, заправки розміщені при в'їзді в місто по різних автомобільних шляхах, що робить доступними відповідні дорожні послуги туристам з різних регіонів.

Крім транспортної інфраструктури, для розвитку сфери туризму необхідною є інфраструктура розміщення. На сьогодні у місті Володимирі є лише два заклади тимчасового розміщення. Їх характеристика представлені в табл. 4.

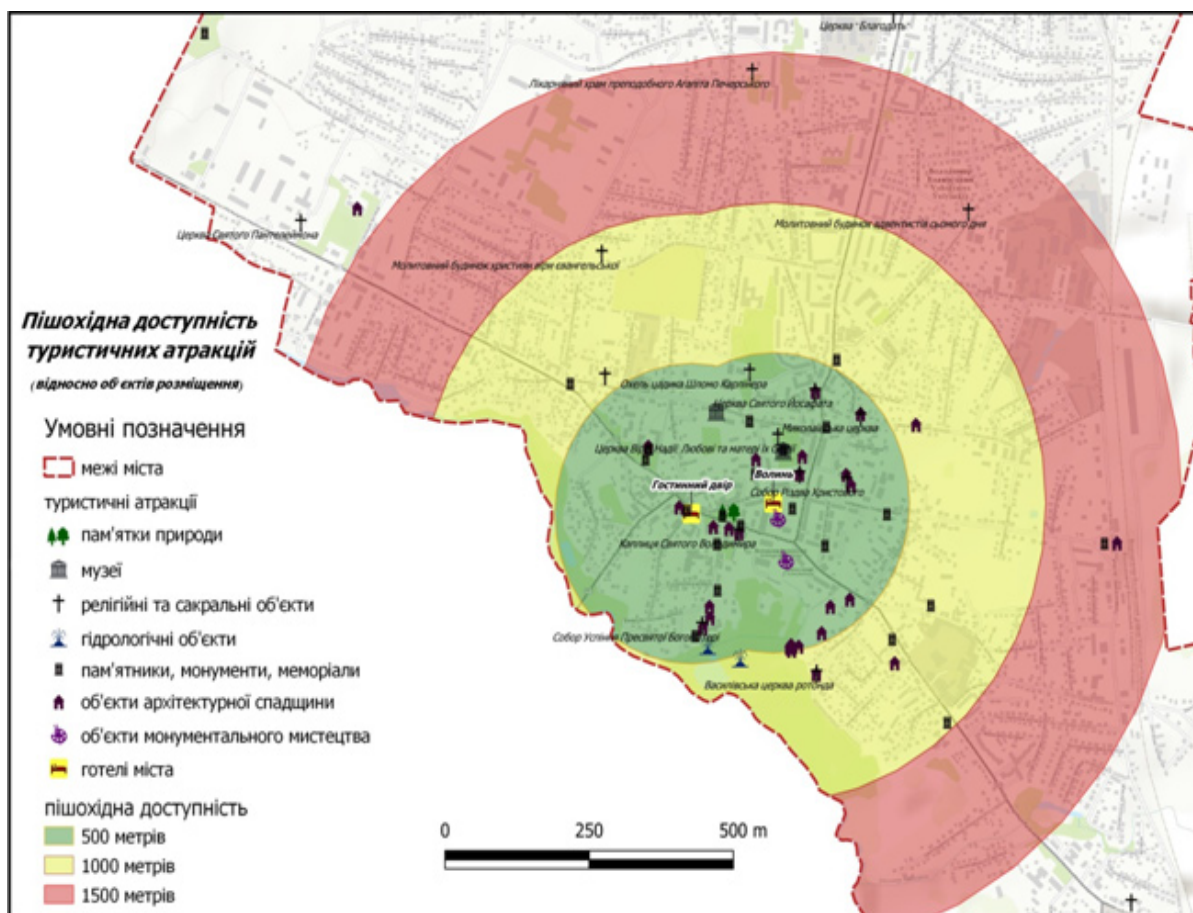


Рис. 2. Пішохідна доступність туристичних об'єктів міста Володимира відносно місць розміщення. Створено авторами

Таке різноманіття закладів тимчасового розміщення недостатнє для розвитку міста як туристичного центру. Значна частина туристів у сучасному світі подорожують на умовах зупинки у хостелах. Це особливо актуально для молоді, що є найбільш туристично активною. Тому для міста актуальним є залучення інвесторів та створення хостелу.

Слід зауважити, що обидва заклади тимчасового розміщення заходяться на суттєвій відстані від залізничного вокзалу: один з них потрапляє в зону пішохідної доступності 1500 м, інший знаходиться поза даною зоною (Рис. 4). Така ситуація свідчить про доцільність розміщення хостелу в зоні, яка була б на відстані менше 1000 м від залізничного вокзалу і від основних туристичних об'єктів міста.

Для розвитку туризму в місті також важливим є забезпечення закладами громадського харчування, закладами дозвілля (кіно, театри), а також торгово-розважальними центрами. Аналіз даної інфраструктури міста Володимира представлений в табл. 5.

Така забезпеченість супутньою інфраструктурою досить низька, тому для міста Володимира актуальним завданням є розвиток сфери харчування та дозвілля. Так, на сьогодні в зоні

пішохідної доступності від залізничного вокзалу 500 м розташоване лише одне кафе, в зоні доступності 100 м – ще 2 заклади громадського харчування. Практично всі ТРЦ знаходяться на відстані від залізничного вокзалу близько 1500 м.

Така ситуація в цілому обмежує можливості активного залучення туристів залізничним транспортом, адже поблизу залізничного вокзалу практично відсутня необхідна туристам інфраструктура. Тому цей район міста слід більше пристосувати для прийому туристів.

Аналогічним чином у місті недостатня кількість громадських туалетів, що не забезпечує санітарно-гігієнічних потреб як місцевих жителів, так і (тим більше) туристів. Обидва наявні громадські туалети розташовані в центрі міста, на відстані 1500 м від залізничного вокзалу.

Якщо ж оцінювати доступність об'єктів супутньої інфраструктури для транзитних туристів, що пересуваються власним автомобільним транспортом, то вона задовільна. Більшість місць громадського харчування, ТРЦ знаходяться в центрі, на незначній (доступній пішій) відстані.

Таким чином, проведений аналіз виявив недостатню забезпеченість міста Володимира супутньою туристичною інфраструктурою,

Таблиця 3

Транспортна та дорожня інфраструктура міста Володимира

Об'єкти інфраструктури	Кількість об'єктів, одиниць	Забезпеченість, одиниць на 1 км ² .
Залізничний вокзал	1	0,06
Автостанція	1	0,06
Паркінги, автостоянки, станції таксі	30	1,87
Автосервіси, бензоколонки, заправки	6	0,37

Таблиця 4

Характеристика закладів тимчасового розміщення в місті Володимир

Назва	Адреса	Кількість місць
Готель «Волинь»	вул. князя Василька, 1	48
Готель «Дон Кіхот»	вул. Луцька, 1	34

Таблиця 5

Забезпеченість закладами харчування, розваг та шопінгу в місті Володимир

Група закладів	Кількість, одиниць	Забезпеченість, одиниць на 1 км ²
Кафе, ресторани	19	1,18
Кіно-, театри	2	0,12
ТРЦ	6	0,37



Рис. 3. Дорожня туристична інфраструктура міста Володимира. Створено авторами

особливо закладами розміщення та закладами дозвілля. При цьому найменш забезпеченим даною інфраструктурою є район залізничного вокзалу, що суттєво обмежує можливості активного розвитку туризму за рахунок пасажирів залізничного транспорту. Натомість для транзитних туристів на власних автомобілях доступність інфраструктурних об'єктів значно вища. Але при цьому особливо негативним фактом є відсутність у місті хостелу, що обмежує перспективи туристичного розвитку території.

Оцінка стану туристичної сфери міста Володимира внутрішньо переміщеними особами

Як було зазначено в теоретичній частині дослідження, для об'єктивної оцінки туристичної привабливості міста доцільно використовувати соціологічні методи дослідження, зокрема опитування реальних туристів з інших регіонів. В умовах війни з РФ такими респондентами стали вимушені переселенці з інших регіонів України, які були зареєстровані на території міста Володимира. Їх опитування дало можливість оцінити стан, переваги та недоліки туристичної сфери досліджуваного міста.

В анкетуванні прийняло участь 39 внутрішньо переміщених осіб різної статі та різного віку. Питома вага респондентів чоловічої статі склала 61,5%, жіночої – 38,5%. Частка опитаних віком до 25 років склала 46,2%, у віці 25-50 років – 38,5%, старше

50 років – 15,3%. Таким чином, найбільша кількість респондентів – це особи молодого та середнього віку. Це найбільш мобільне та туристично активне населення, тому відповіді респондентів можуть досить об'єктивно характеризувати стан туристичної сфери міста Володимира, його туристичну привабливість.

Серед усіх респондентів 46,2% на момент проведення опитування перебували у місті Володимирі вже більше місяця, ще 53,8% – менше місяця. При цьому всі опитані вже встигли ознайомитися з містом: 38,5% – лише поверхнево, 61,5% – досить добре.

Відповідаючи на запитання «Який район міста Вам найбільше подобається?», внутрішньо переміщені особи найчастіше давали наступні відповіді: Парк «Риловиця», сквер біля музею, Вали Городища, собор Різдва Христового, вулиця Ковельська, центр, парк «Слов'янський», вулиця Шевченка, вулиця Устилузька. Це свідчить про привабливість вказаних місць для потенційних туристів.

Характерно, що 100% опитаних відзначили, що архітектура міста Володимира цікава, особлива. Найбільше подобаються гостям міста такі туристичні об'єкти: Вали Городища, церкви, Культурно-мистецький центр, кірха Святого Йосафата, Центр надання культурних послуг, історичний музей ім. Дверницького, костел Іокима

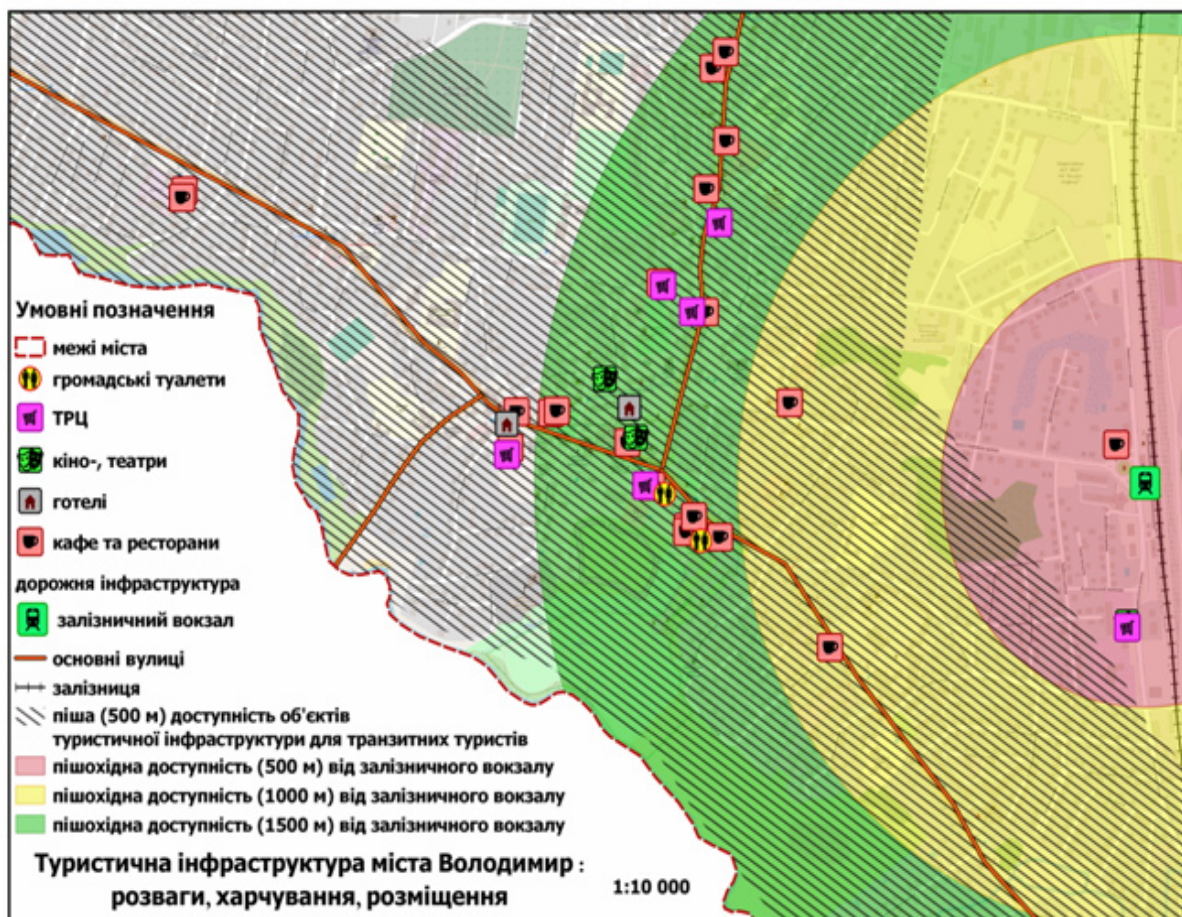


Рис. 4. Туристична інфраструктура міста Володимира - розваги, харчування, розміщення. Створено авторами

та Анни. При цьому респонденти по-різному оцінили кількість історичних пам'яток у Володимирі: більшість опитаних (61,5%) вважають, що їх досить багато, тоді як частина респондентів ще не визначилися з відповіддю на це питання як наслідок часткового ознайомлення з територією міста. Серед історичних пам'яток міста респондентів найбільше вразили Вали Городища, собор Різдва Христового, Успенський собор, Василівська церква, пам'ятники князям, Домініканський монастир, мури монастиря капучинів.

Зручність транспортного сполучення у місті респонденти також характеризують по-різному. Переважна кількість опитаних вважають його достатнім та зручним (46,2%), ще для 30,8% опитаних воно не завжди достатнє та зручне. Недостатнім і незручним транспортне сполучення у Володимирі виявилось для 7,7% внутрішньо переміщених осіб. В цілому, лише 38,5% респондентів користувалися громадським транспортом у Володимирі, тоді як 61,5% – не користувалися. Слід враховувати, що опитування проводилося під час війни, тому транспортне сполучення в певній мірі було порушене у зв'язку з повітряними тривогами та іншими залежними від ситуації обставинами. Але такі відповіді в цілому свідчать про необхідність поліпшення транспортної інфраструктури міста.

Опитування внутрішньо переміщених осіб також дозволило охарактеризувати стан автомобільних доріг у місті Володимирі. Респонденти в переважній більшості (53,8%) оцінили цей критерій на задовільному рівні. Лише 23,1% опитаних вважають стан доріг у місті добрим, натомість 7,7% опитаних назвали його поганим.

Для туристів, які подорожують власним транспортом, особливо важливою є наявність достатньої кількості автомобільних стоянок. Оскільки значна частина внутрішньо переміщених осіб приїхала до міста власним транспортом, то цей аспект інфраструктури міста на момент проведення опитування вони вже змогли оцінити. Результати опитування показали, що 46,2% опитаних вважають, що стоянок для автотранспорту у Володимирі досить багато. Навпаки, на думку 30,8% респондентів стоянок небагато. Також 15,4% опитаних ще не встигли визначитись з власною думкою стосовно цього питання.

Для туристів, які подорожують без власного транспорту, важливою наявністю у місті таксі, адже саме так можна швидко дістатися в потрібне місце у малознайомому місті. Тому в ході дослідження нами було поставлене завдання оцінити забезпеченість туристичної сфери службами такі. Результати опитування показали, що 38,5% респондентів добре оцінюють роботи таксі міста, ще 7,7% – задовільно, також 7,7% – погано.

Внутрішньо переміщені особи не відмічають катастрофічного дефіциту місць для проживання туристів у місті. Порівну респондентів вважають, що місць у готелях в цілому достатньо/не завжди достатньо (по 23,1%), але значна частка опитаних

(46,2%) ще не встигли оцінити цей аспект життя міста.

Більшість опитаних (69,2%) оцінила кількість закладів сфери громадського харчування (кафе, ресторани) для туристів у місті Володимирі на достатньому рівні. Не завжди достатнім цей показник вважають 15,4% респондентів. Для 7,7% опитаних гостей міста здається, що закладів сфери громадського харчування катастрофічно не вистачає. Таке різноманіття відповідей на дане запитання може бути пов'язане з місцем тимчасового розміщення респондентів: ті, хто поселені в центрі міста, мають доступ до багатьох закладів громадського харчування, тоді як у більш віддалених від центру районах міста Володимира кількість кафе та ресторанів набагато менша.

Аналогічним чином по-різному оцінили респонденти й наявність банкоматів у місті. Зазначимо, що така інфраструктура завжди важлива для гостей з інших регіонів. Достатньою кількістю банкоматів у місті вважають 38,5% опитаних, така ж частка респондентів вважають, що банкоматів не завжди достатньо. Ще 7,7% опитаних зазначають, що їх катастрофічно не вистачає – це переважно гості міста, що розселені у віддалених від центру районах.

Переважно позитивно респонденти оцінили наявність торгових центрів для обслуговування потреб туристів у Володимирі. В цілому достатньою їх кількість вважають 46,2% респондентів, разом з тим, по 23,1% гостей міста вважають, що торгових центрів не завжди достатньо і катастрофічно не вистачає. Такі розбіжності у відповідях частіше пов'язані з місцем проживання внутрішньо переміщених осіб у минулому та на момент проведення опитування (в тому чи іншому районі міста Володимира).

Також для комфортного перебування туристів у місті важливою є наявність об'єктів санітарної інфраструктури (громадських туалетів). Більша частина опитаних вважають, що їх у Володимирі недостатньо. Лише 7,7% опитаних зазначили, що громадських туалетів достатньо. Натомість 46,2% респондента вважають, що їх не завжди достатньо, а ще 30,8% взагалі вказало, що таких об'єктів катастрофічно не вистачає.

В цілому, 69,2% опитаних внутрішньо переміщених осіб хотіли б по завершенню війни повернутися у Володимир із туристичною метою. Також швидше так відповіли ще 23,1% респондентів. негативну відповідь дали лише 7,7% опитаних. Це свідчить в цілому про досить непогане сприйняття внутрішньо переміщеними особами туристичної сфери міста Володимира.

При цьому респонденти вважають, що для приваблення більшої кількості туристів у місто Володимир потрібно:

- більше креативного відкритого простору;
- створення музею під відкритим небом часів життя Володимира Великого;
- побільше відкритих історичних місць та знахідок;

- популяризації пам'яток та екскурсійних маршрутів.

Для більш комфортного перебування туристів у Володимирі потрібно:

- більше якісних готелів;
- більше екскурсій;
- більше громадського транспорту;
- більше місць підзарядки телефонів.

Отже, результати організованого анкетування дали змогу оцінити туристичну сферу міста Володимира з соціальної точки зору, з урахуванням думки гостей міста з інших регіонів України. При цьому встановлені окремі проблеми розвитку туристичної сфери та інфраструктури міста. Так, практично одноголосно респонденти зазначили недостатню кількість громадських туалетів у Володимирі, також значна частка опитаних вважають недостатньою і кількість банкоматів,

торгових центрів, місць громадського харчування. Це пояснюється значними відмінностями розвитку інфраструктури в різних районах міста: у центрі Володимира таких об'єктів в цілому достатньо, а на околицях міста їх катастрофічно не вистачає.

Перспективні напрямки оптимізації туристичної привабливості міста. Для виявлення перспектив розвитку туристичної сфери та привабливості міста Володимира для потенційних туристів доцільним є проведення SWOT-аналізу з оцінкою можливостей та загроз з боку зовнішніх чинників.

Основними факторами впливу на розвиток туризму в місті Володимирі на сьогодні є:

а) внутрішні чинники:

– історико-культурні ресурси, якими володіє територія (багата історія, архітектура, князівська усипальниця, тощо). Цей ресурс потребує витрат

Таблиця 5

Матриця SWOT-аналізу перспектив розвитку туристичної дестинації м.Володимира

Внутрішнє середовище Зовнішнє середовище	Сильні сторони (S)	Слабкі сторони (W)
	- Багата історія. - Збережені архітектурні пам'ятки. - Достатня транспортна доступність. - Наявність туристичної інфраструктури в центрі міста.	- Нерівномірність розміщення історичних пам'яток у місті. - Відсутній єдиний план розвитку туризму. - Недостатня промоція, в т.ч. за кордоном. - Дефіцит фінансових ресурсів. - Недостатній рівень комфортності для туристів.
Можливості (O)	SO-стратегія	WO-стратегія
- Посилення іміджу України за кордоном. - Посилення патріотизму, націоналізму серед українців. - Популяризація національних товарів народного вжитку, ручних виробів, майстер-класів.	- Активне залучення іноземних гостей (після війни). - Розвиток освітнього туризму. - Організація історичного музею під відкритим небом (з відображенням реального життя часів Володимира Великого, майстер-класи з народних промислів). - Розробка цікавих екскурсій.	- Активна промоція дестинації на Україні і за кордоном. - Залучення закордонних грантів для розвитку дестинації. - Створення місць підзарядки телефонів.
Загрози (T)	ST-стратегія	WT-стратегія
- Війна з РФ. - Зниження доходів населення.	- Створення музею війни з РФ під відкритим небом (зразки пошкодженої техніки РФ). - Відкриття хостелу для економного проживання в місті.	- Залучення закордонних грантів. - Використання інтернет-промоції, як найбільш дієвої та недорогої.

на підтримку в привабливому вигляді, але створює основу майбутньої туристичної дестинації;

– управлінські чинники. Загальна тенденція активізації брендингу та промоції міста, що розпочалася кілька років тому, але призупинилася в умовах війни з РФ.

б) зовнішні чинники:

- пандемія та карантинні обмеження;
- війна з РФ;
- падіння доходів населення;
- посилення іміджу України за кордоном.

Отже, основні перспективи розвитку туристичної сфери Володимира пов'язані з наявністю культурно-історичних ресурсів. З урахуванням особливостей цих туристичних продуктів основними цільовими групами туристів для м. Володимира виступають:

- туристи, що вивчають історію України (учні, студенти);

- туристи, що цікавляться історією України (жители віддалених регіонів, іноземці);

- туристи, що подорожують з пізнавальною метою.

Результати SWOT-аналізу туристичного розвитку території м. Володимира представимо в табл. 6.

Із урахуванням проведеного SWOT-аналізу для туристичної дестинації м. Володимира можна запропонувати ряд основних орієнтирів стратегічного розвитку туристичної сфери:

1. Подальший розвиток культурно-історичного туризму. Цьому буде сприяти організація історичного музею під відкритим небом (з відображенням реального життя часів Володимира Великого, майстер-класами, відображенням традицій), розробка цікавих екскурсій.

2. Розвиток туристичної та супутньої інфраструктури: відкриття хостелу для економного проживання в місті, створення місць підзарядки телефонів тощо.

3. Активізація рекламної та іміджевої роботи на міжнародному рівні (після перемоги у війні) для залучення зарубіжних гостей. Зокрема, перспективним є залучення поляків, литовців, з якими у Волині є спільні моменти історії.

4. Залучення грантової підтримки для розвитку, відновлення архітектурних пам'яток.

5. Розвиток освітнього туризму. В умовах посилення патріотизму, націоналізму серед українців актуальним є активізація навчання дітей на прикладі історичних подвигів. Для Володимира доцільно розробити навчальні екскурсії та майстер-класи і проводити їх в історичному музеї, в музеї під відкритим небом, залучаючи школярів Волині, Рівненщини.

У сучасних умовах війни з РФ розвиток туристичної сфери призупинився, але досвід зарубіжних держав (Ізраїлю, Чорногорії, Румунії, Грузії та ін.) свідчить, що поствоєнний період може стати найбільш ефективним і плідним у роботі з формування туристичної привабливості (Kravchuk & Afonona, 2015).

Вже зараз можна сказати, що інтерес іноземців до України зріс у десятки разів на фоні війни. Тому можна очікувати, що при першій можливості після завершення війни до України навідається чимало іноземних туристів. І до їх прийому потрібно бути максимально готовими. Особливо таким історично багатим містам, як Володимир.

Висновки. Проведене дослідження засвідчило, що туризм як галузь діяльності може виступати одним із основних дієвих факторів соціально-економічного розвитку території. При цьому вплив туризму включає прямі та непрямі, економічні та соціальні напрямки. Від розвитку туризму в регіоні або місті залежать як економічні показники території (обсяг валового виробництва, обсяг торгівлі, тощо), так і соціальні показники (розмір середньодушових доходів населення), рівень розвитку культури, тощо.

З урахуванням значного потенціалу впливу туристичної сфери на конкурентоспроможність території в управлінні містами сьогодні все частіше застосовуються принципи маркетингу та стратегічного менеджменту. Це передбачає також необхідність оцінки стану та ефективності розвитку туристичної сфери території. Її можна провести з допомогою комплексу методів: ресурсного та результативного, використовуючи об'єктивні дані про наявність і стан туристичних ресурсів, про результати його використання, а також дані соціологічних опитувань потенційних туристів.

Дане дослідження було виконане на прикладі міста Володимира. Проведений аналіз показав, що місто володіє достатньою кількістю туристичних об'єктів історично-культурного значення. Це створює перспективи розвитку міста, як центра історико-культурного, пізнавального туризму на Волині. Разом із тим, результати дослідження показали, що місто Володимир недостатньо забезпечене супутньою туристичною інфраструктурою, особливо це стосується закладів розміщення, організації дозвілля, громадських туалетів. При цьому проблемою є нерівномірність розміщення туристичних ресурсів по території міста. Найменш забезпеченим супутньою інфраструктурою на підприємстві є район залізничного вокзалу. Тому місту можна рекомендувати створення тут хостелу, нових атракцій тощо.

В цілому, проведене дослідження показало, що туристична сфера міста Володимира може стати основою для формування туристичної дестинації історико-культурного напрямку. Тривала й багата історія міста повинна бути покладена у його бренд. Вже сьогодні цей аспект знаходить вираження в новоствореному логотипі та гаслі міста Володимира. Актуальним завданням на найближчі періоди (після перемоги у війні з РФ) стає активна промоція міста на території інших регіонів України та за кордоном.

Результати анкетування внутрішньо переміщених осіб дали змогу оцінити туристичну сферу міста Володимира з соціальної точки зору, з урахуванням думки гостей міста з інших регіонів України. При цьому встановлені окремі проблеми

розвитку туристичної сфери та інфраструктури міста. Так, практично односторонньо респонденти зазначили недостатню кількість громадських туалетів у Володимирі, також значна частка опитаних вважають недостатньою і кількість банкоматів, торгових центрів, місць громадського харчування. Це пояснюється значними відмінностями розвитку інфраструктури в різних районах міста: у центрі Володимира таких об'єктів в цілому достатньо, а на околицях міста їх катастрофічно не вистачає.

В цілому, проведений аналіз показав, що для туристичної дестинації міста Володимира основні перспективи стратегічного розвитку пов'язані з історично-культурним, пізнавальним, освітнім туризмом. Разом із тим, у стратегічному післявоєнному періоді потрібно забезпечити активну промоцію дестинації в Україні та за кордоном, залучення закордонних грантів для розвитку дестинації, створення додаткових туристичних об'єктів, розвиток туристичної інфраструктури.

References:

- 7 Wonders of Ukraine. (2010). Volodymyr-Volynskyi. Access mode: <https://7chudes.in.ua/nominaciyi/volodymyr-volynskyj-volynska-obl/> [In Ukrainian]. [7 Чудес України. Володимир-Волинський. 2010. Режим доступу: <https://7chudes.in.ua/nominaciyi/volodymyr-volynskyj-volynska-obl/>]
- Aquino, J. F., & Burns, G. L. (2021). Creative tourism: the path to a resilient rural icelandic community. In K. Scherf (Ed.), *Creative Tourism in Smaller Communities: Place, Culture, and Local Representation* (pp. 165-190). University of Calgary Press. Doi: 10.2307/j.ctv1ks0d4d.10.
- Bezrucho, L. (2017). Tourism in cities: essence, factors and problems of development. *Geography and Tourism*, 39, 45-53. [In Ukrainian]. [Безручко Л. Туризм у містах: суть, чинники та проблеми розвитку. *Географія та туризм*. Вип. 39. С. 45-53.]
- Bock, K. (2015). The changing nature of city tourism and its possible implications for the future of cities. *European Journal of Futures Research*, 3, 20. Doi: 10.1007/s40309-015-0078-5.
- Chekalyuk, V. (2014). Tourism as a factor in the formation of the state image. *Information Society*, 19, 13-16. [In Ukrainian]. [Чекалюк В. Туризм як чинник формування державного іміджу. Інформаційне суспільство. 2014. Вип. 19. С. 13-16.]
- Davydova, O. G. (2015). Methods of evaluating the tourist attractiveness of the country's regions. *Ukrainian Society*, 55(4), 97-107. [In Ukrainian]. [Давидова О.Г. Методи оцінювання туристичної привабливості регіонів країни. *Український соціум*. 2015. № 55(4). С. 97-107.]
- Dinny, K. (Ed.). (2013). *Branding the Territory. World Best Practices*. Ed. K. Dinny. Moscow: Mann, Ivanov and Ferber. [In Russian]. [Динни К. Брендинг територій. Лучшие мировые практики. Под ред. К. Динни. Москва: Манн, Иванов и Фербер. 2013. 336 с.]
- Duxbury, N. (2021). Catalyzing creative tourism in small cities and rural areas in Portugal: the CREATOUR approach." In K. Scherf (Ed.), *Creative Tourism in Smaller Communities: Place, Culture, and Local Representation* (pp. 27-60). University of Calgary Press. Doi: 10.2307/j.ctv1ks0d4d.5.
- Frolova, E. (2015). Directions and mechanisms for the development of tourist attractiveness of the territory. *Actual Problems of the Economy*, 5, 297-305. [In Ukrainian]. [Фролова Е. Направления и механизмы развития туристической привлекательности территории. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 5. С. 297-305.]
- Glybovets, V. (2013). Geocultural branding of the territory of a modern city. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 66(1), 114-119. [In Ukrainian]. [Глибовець В. Геокультурний брендинг території сучасного міста. *Економічна та соціальна географія*. 2013. Вип. 66 (1). С. 114-119.]
- Hakeem, S. M. A., & Khan, M. Y. (2018). Urban tourism: the perspective on tourism impacts in Cambridge, United Kingdom. *Marketing and Management of Innovations*, 3, 268-275. Doi: 10.21272/mmi.2018.3-24.
- Kavaratzis, M. (2009). Cities and their brands: lessons from corporate branding. *Place Branding and Public Diplomacy*, 5, 26-37. Doi: 10.1057/pb.2008.3.
- Kolotukha, O., Sokolovskiy, V., & Shchokholieva, I. (2017). Problems of socio-geographical assessment of the tourist attractiveness of the region. *Journal of Education, Health and Sport*, 7(11), 431-443. Doi: 10.5281/zenodo.3402514. [In Ukrainian]. [Колотуха О., Соколовський В., Щоголева І. Проблеми суспільно-географічної оцінки туристичної привабливості регіону. *Журнал освіти, здоров'я та спорту*. 2017. Вип. 7(11). С. 431-443. Doi: 10.5281/zenodo.3402514.]
- Kravchuk, R. V., & Afonina, K.Yu. (Eds.). (2015). *Tourism as a Priority Direction of Socio-Economic Development of the Region. Materials of the International Scientific and Practical Conference, Chernivtsi, Suchava, April 23-24, 2015*. Chernivtsi: CHTEI KNTEU. [In Ukrainian]. [Туризм як пріоритетний напрям соціально-економічного розвитку регіону: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, м. Чернівці. м. Сучава, 23-24 квітня 2015 р. за ред. Р. В. Кравчук, К. Ю. Афоніної. Чернівці: ЧТЕІ КНТЕУ, 2015. 448 с.]
- Kudla, N. E. (2012). Formation of tourism policy at the regional and local levels. *Regional Economy*, 3, 43-48. [In Ukrainian]. [Кудла Н. Є. Формування туристичної політики на регіональному та місцевому рівнях. *Регіональна економіка*. 2012. № 3. С. 43-48.]
- Lahotska, E. Ya. (2017). *Basics of Cartography*. Uzhgorod, UzhNU. [In Ukrainian]. [Лахоцька Е. Я. Основи картографії. Ужгород: УжНУ, 2017. 79 с.]

- Scherf, K. (2021). Introduction: creative tourism in smaller communities: collaboration and cultural representation. In K. Scherf (Ed.), *Creative Tourism in Smaller Communities: Place, Culture, and Local Representation* (pp. 1-26). University of Calgary Press. Doi: 10.2307/j.ctv1ks0d4d.4.
- Semenov, V. F., Gerasimenko, V. G., Gorban, G. P., & Bogadyorova, L. M. (2011). *Management of the Regional Development of Tourism*. Odesa: Odesa State Economic University. [In Ukrainian]. [Семенов В. Ф., Герасименко В. Г., Горбань Г. П., Богадьорова Л. М. Управління регіональним розвитком туризму. Навчальний посібник. Одеса: Одеський державний економічний університет, 2011. 225 с.]
- Smyrnov, I. (2017). Image-making and branding of a tourist destination (on the example of urban tourism). *Scientific Notes of A. S. Makarenko State Pedagogical University of Sumy. Geographical Sciences*, 8, 154-174. [In Ukrainian]. [Смирнов І. Іміджмейкінг та брендинг туристичної дестинації (на прикладі міського туризму). *Наукові записки СумДПУ імені А.С.Макаренка. Географічні науки*. 2017. Вип. 8. С. 154–174.]
- Tomaz, E. C. N. (2021). The interplay between culture, creativity, and tourism in the sustainable development of smaller urban centres. In K. Scherf (Ed.), *Creative Tourism in Smaller Communities: Place, Culture, and Local Representation* (pp. 61-78). University of Calgary Press. Doi: 10.2307/j.ctv1ks0d4d.6.
- Trokhymets, O. I., & Shelemetyeva, T. V. (2018). The practice of strategic planning in the management system of tourism development in Ukraine. *State and Regions. Series: Economy and Entrepreneurship*, 103(4), 70-78. [In Ukrainian]. [Трохимець О.І., Шелеметєва Т.В. Практика стратегічного планування в системі управління розвитком туризму в Україні. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2018. Вип. 103. № 4. С. 70–78.]
- Tyshchenko, O., & Paranina, A. (2021). Urban tourism as an effective tool for the development of tourism potential of Ukraine. In *Materials of the 4th International Scientific and Practical Conference "Economic Development of the State, Regions and Enterprises: Problems and Prospects" (Lviv, April 28-29, 2021)* (pp. 80-81). Lviv: Lviv Polytechnic Publishing House. [In Ukrainian]. [Тищенко О., Параніна А. Міський туризм як ефективний інструмент розвитку туристичного потенціалу України. *Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції «Економічний розвиток держави, регіонів і підприємств: проблеми та перспективи» (м. Львів, 28-29 квітня 2021 р.)*. 2021. Львів: Видавництво Львівської політехніки. С. 80–81.]
- УТОPIK. (2021). On ratings of attractions from the point of view of tourist attractiveness: the German experience. Access mode: <http://pamjatky.org.ua/pro-rejting-viznachnix-pamyatok-z-tochki-zoru-turistichnoi-privablivosti-dosvid-nimechchini/> [In Ukrainian]. [Про рейтинги визначних пам'яток з точки зору туристичної привабливості: досвід Німеччини. УТОPIK. Режим доступу: <http://pamjatky.org.ua/pro-rejting-viznachnix-pamyatok-z-tochki-zoru-turistichnoi-privablivosti-dosvid-nimechchini/>]
- Volodymyr Official Web Site. (2017). *Development Strategy of the City of Volodymyr-Volynskyi for 2017-2027 and Implementation Plan for 2020-2022*. Access mode: <http://volodymyrrada.gov.ua/strategiya-rozvytku-mista/> [In Ukrainian]. [Стратегія розвитку міста Володимира-Волинського на 2017-2027 роки та план реалізації на 2020-2022 рр. Режим доступу: <http://volodymyrrada.gov.ua/strategiya-rozvytku-mista/>]
- Wenge, C. O. (2004). *Städtetourismus in Barcelona und Madrid unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Reisenden*. PhD thesis. Universität zu Köln. Access mode: <https://kups.ub.uni-koeln.de/1309/> [In German]. [City tourism in Barcelona and Madrid with special consideration of German travelers. PhD thesis. University of Cologne. Access mode: <https://kups.ub.uni-koeln.de/1309/>]
- Yurchyshyna, L. I. (2017). Destination as the basis of regional tourism development. *Ekonomichnyi Visnyk*, 4, 77-84. [In Ukrainian]. [Юрчишина Л. І. Дестинація як основа регіонального розвитку туризму. *Економічний вісник*. 2017. № 4. С. 77–84.]
- Zapototskyi, S., & Horyn, I. (2018). Tourist and recreational potential of the Lviv region: geographical features of use and recreation. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography*, 70(1), 72-79. Doi: 10.17721/1728-2721.2018.70.13. [In Ukrainian]. [Запотоцький С., Горинь І. Туристично-рекреаційний потенціал Львівської області: географічні особливості використання та рекреації. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка, Географія*. 2018. Вип. 70(1). С. 72–79. Doi: 10.17721/1728-2721.2018.70.13.]

THE CONCEPT OF INTEGRATED DEVELOPMENT OF THE TERRITORY OF THE TERRITORIAL COMMUNITY AS A TOOL OF STRATEGIC MANAGEMENT

***Anatolii MELNYCHUK, Viktoriia LOSHYTSKA, Svitlana HNATYUK,
Nadiia OHIICHUK, Kateryna PISOTSKA, Svitlana BARYSHPOL**

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

**melnychuk@knu.ua*

Abstract: In Ukraine, the system of planning the development of territorial communities at the basic level is being modernized. In particular, the preparation of a comprehensive spatial plan for the development of the territory of the territorial community has been introduced as a new tool for territory planning at the local level. The concept of integrated development of the territorial community recommended for development is considered as a means of forming initial data for the development of planning decisions. Its preparation involves broad public involvement in the planning process. The authors of the article became the developers of the concept of integrated development of the Sahuniv territorial community of the Cherkasy region of the Cherkasy district. The main questions that this article aims to answer are the following: what is the experience of developing such documents, what are the basic principles of their preparation, and what is the practical significance of the document. For this purpose, we analyze the approaches to understanding integrated development as a phenomenon, the content of its strategic planning at the local level, the place of the concept of integrated development of the territorial community in the planning system at the local level and its influence on local economic development. The article critically examines the essence and procedure of participatory strategic planning at the local level. Based on the case of the concept of integrated development of the Sahuniv territorial community, the logic of the planning process and the practice of preparing initial data for comprehensive planning of the territory of the territorial community are reflected. The importance of the document for the formation of stakeholder interaction, the involvement of the population in the management decision-making system through planning tools, the coordination of the development of individual components of the local development system, and the identification of territorial elements of integrated community development is reflected. Thus, the article defines the formation of the strategic planning system at the local level in Ukraine as a response to the change of the administrative-territorial structure in 2015-2020 and the deployment of the decentralization reform in Ukraine, and its role for the local economic development and the territorial community of the basic level as a whole, coordination of strategic planning processes for the development of territorial communities and territory development planning.

Key words: integrated development of the territory, strategic planning, local economic development, territorial community, center of development.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.87.61-71>

UDC: 911.3

Received: May 19, 2022.

Revised: June 24, 2022.

Accepted: June 27, 2022.

КОНЦЕПЦІЯ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ ЯК ІНСТРУМЕНТ СТРАТЕГІЧНОГО УПРАВЛІННЯ

***Анатолій МЕЛЬНИЧУК, Вікторія ЛОШИЦЬКА, Світлана ГНАТЮК,
Надія ОГІЙЧУК, Катерина ПІСОЦЬКА, Світлана БАРИШПОЛЬ**

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна

**melnychuk@knu.ua*

Анотація: В Україні модернізується система планування розвитку територіальних громад базового рівня. Зокрема, запроваджено підготовку комплексного просторового плану розвитку території територіальної громади як нового інструменту планування території на місцевому рівні. Рекомендована до розробки концепція інтегрованого розвитку територіальної громади розглядається як засіб формування вихідних даних для розробки планувальних рішень. Її підготовка передбачає широке залучення населення до процесу планування. Автори статті стали розробниками Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади Черкаської області Черкаського району. Яким є досвід розробки таких документів, які вихідні засади їх підготовки і яке практичне значення документу – основні питання, на які покликана відповісти дана стаття. З цією метою ми аналізуємо підходи до розуміння інтегрованого розвитку як феномену, змісту його стратегічного планування на місцевому рівні, місця концепції інтегрованого розвитку територіальної громади у системі планування на місцевому рівні та її вплив на МЕР. У статті критично розглядається сутність і процедура партисипативного стратегічного планування на місцевому рівні. Спираючись на кейс Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади відображено логіку планувального процесу та практики підготовки вихідних даних для комплексного планування території територіальної громади. Відображено значення документу для формування взаємодії стейкхолдерів, залучення населення до системи прийняття управлінських рішень через інструменти планування, узгодження розвитку окремих компонентів системи місцевого розвитку, виявлення територіальних елементів інтегрованого розвитку громади. Таким чином, стаття визначає становлення системи стратегічного планування на місцевому рівні в Україні як відповіді на зміну АТУ у 2015-2020 рр. та розгортання реформи децентралізації в Україні, її роль для МЕР та територіальної громади базового рівня в цілому, узгодження процесів стратегічного планування розвитку територіальної громади та планування розвитку території.

Ключові слова: інтегрований розвиток території, стратегічне планування, місцевий економічний розвиток, територіальна громада, центр розвитку.

Вступ. Розвиток територіальної громади базового рівня є ключовим завданням забезпечення прискореного економічного розвитку в Україні. Одним з головних завдань реформи децентралізації в Україні є реалізація потенціалу місцевого самоврядування для формування відповідних ресурсів, створення умов розвитку території. До базових інструментів забезпечення розвитку території належить планування. Посилення позицій щодо формування місцевої політики та ресурсів територіальних громад внаслідок реформ АТУ та децентралізації у 2015–2020 рр. гостро поставило завдання модернізації цього інструменту. Запровадження обов'язкового стратегічного планування розвитку територіальної громади (Verkhovna Rada of Ukraine, 2022) та внесення цілого ряду змін у систему та планування території на місцевому рівні можна трактувати як реформу системи планування розвитку території в Україні (Verkhovna Rada of Ukraine, 2022; Melnychuk et al., 2021). Її варто розглядати у площині запровадження нових для місцевого рівня розвитку обов'язкових документів планування для територіальної громади (стратегія розвитку громади, план соціально-економічного розвитку територіальної громади, комплексний план просторового розвитку території територіальної громади) так і в широкому спектрі планувальних документів ініційованих органами місцевого самоврядування (ОМС) та громадським рухом (концепція інтегрованого розвитку територіальної громади (далі – Концепція), галузеві стратегії (комунікаційна, окремих секторів розвитку, енергозбереження, протидії змінам клімату тощо)). Розробку останніх часто стимулюють програми міжнародної технічної допомоги (МТД) Україні. Їх наявність в арсеналі планувальних документів громади презентує зрілість комплексу планування розвитку громади та формування базису впровадження ефективної політики місцевого розвитку та, відповідно, прийняття усвідомлених та обґрунтованих управлінських рішень (Melnichuk et al., 2021; Melnychuk & Hnatiuk, 2021). Автори статті, як представники Експертно-консультативного центру з розвитку громад та територій географічного факультету КНУ імені Тараса Шевченка, були долучені проектною установою «УКРГРУППРОЕКТ» до розробки Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади Черкаського району Черкаської області. Виконання завдання вимагало переосмислення географічного підходу до підготовки документів стратегічного планування розвитку територіальних громад, розробку відповідних методологічних підходів до суспільно-географічного дослідження управління ресурсами та планування території територіальної громади на прикладі Сагунівської територіальної громади.

Українським територіальним громадам базового рівня бракує досвіду у підготовці Концепцій. Законодавче регулювання основних особливостей бачення сутності, структури та розробки Концепції в Україні було визначено лише у 2020 р. (Verkhovna Rada of Ukraine, 2022). Ряд громад напрацювали практичний досвід розробки цих документів. З 2019 року почалась реалізація проекту GIZ «Інтегрований розвиток міст в Україні II», який, зокрема, передбачає підтримку у розробці та впровадженні Концепцій для Вінниці, Житомира, Львова, Мелітополя, Полтави, Харкова, Чернівців та Подільського району Києва (GIZ, 2019). У 2018 р. некомерційна освітня платформа CANactions реалізувала проєкт з супроводу підготовки аналогічних Концепцій планувальних документів для 30 територіальних громад з 20 регіонів України (CANactions School, 2019) (у т.ч. міські, селищні та сільські територіальні громади). Після законодавчого зобов'язання розробки Комплексного плану просторового розвитку території громади (Verkhovna Rada of Ukraine, 2022) територіальним громадам була надана значна підтримка, зокрема і в розробці Концепцій від МТД. Незважаючи на це, Концепції розроблені для незначної кількості громад, часто як результат стимулювання проєктів МТД, у більшості випадків для відібраних громад із врахуванням критеріїв їх ресурсних можливостей. Розробка Концепції для Сагунівської сільської територіальної громади була визначена ініціативою ОМС та репрезентувала ресурсні можливості малої сільської громади, що обумовило необхідність виконання дослідження управління ресурсами та планування території територіальної громади шляхом напрацювання власних методологічних підходів. Ще одна особливість планування для громади – наявність розробленого ландшафтного планування для Черкаської області з урахуванням та адаптацією якісного світового досвіду планування розвитку регіону (Rudenko et al., 2013).

Перший досвід комплексного планування території та його стратегічного забезпечення в Україні і напрацьований міжнародний досвід дозволяють виділити три напрями його спрямованості. Перш за все, інтегрований розвиток розглядають як консенсус щодо розвитку громади, насамперед місцевого економічного розвитку (далі – МЕР), між стейкхолдерами. Він досягається через партисипацію процесів планування і реалізації запланованої діяльності (Mezentsev et al., 2020; Provotar & Ohiichuk, 2021; Asha & Makalela, 2020; Mamokhere & Meyer, 2022; Malchykova, 2021; Michels & De Graaf, 2010; Zwane & Matsiliza, 2022) та сформований діалог між стейкхолдерами, як основи формування політики місцевого розвитку (Pantsyr, 2020). Більшість дослідників при цьому вказують на труднощі реальної та дієвої

партисипації – як у довготривалій перспективі (наприклад, 14-річна історія запровадження планування інтегрованого розвитку у ПАР (Dlamini & Zogli, 2021)), так і заходів із планування конкретних ділянок простору (Malchukova, 2021).

Другий підхід трактує інтегрований розвиток у форматі близькому до сталого та комплексного розвитку. Тут важливе збалансування території громади на місцевому рівні розвитку господарства, системи надання послуг населенню та соціального забезпечення. Головна увага при цьому звернена на збереження навколишнього природного середовища (Rudenko et al., 2016; Pambudi, 2022; Sutiyo & Maharjan, 2017). Управління ресурсами та планування території територіальної громади стають основними інструментами досягнення інтегрованості у цій системі координат.

Зрештою, третій підхід презентує усвідомлення значення простору та його різновидів і різноманіття у формуванні території, яку географи визначають як поєднання потенціалу для розвитку та множини ресурсів у формі єдиного територіального ресурсу (Topchiev & Stefanovych, 2011). Різні географічні концепції та підходи презентують базис для стратегічного планування інтегрованого розвитку через узгодження територіальних центрів, осей випереджувального розвитку в межах території громади. Внутрішні відмінності та поляризацію розвитку визначають географічні чинники, історичний досвід, функціональні особливості окремих ділянок території (Mezentsev et al., 2015); центр-периферійна модель застосовується для аналізу відмінностей розвитку окремих частин території різного ієрархічного рівня та ефективна для планувальної діяльності (Pylypenko, 2010).

Усі підходи, на нашу думку, добре узгоджуються і є практично значимими у планувальній діяльності. Їх поєднує мета. Партисипація у плануванні та системі прийняття управлінських рішень на місцевому рівні, сталість розвитку та врахування його територіальних відмін мають на меті підвищення якості життя населення. Єдність цих підходів ми визначили як базовий методологічний прийом для дослідження управління ресурсами та стратегічного планування території територіальної громади і розробки Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади. При цьому, перевага надавалась визначенню центрів та осей просторового розвитку територіальної громади та просторово-часовій впорядкованій системі заходів зі стимулювання їх пришвидшеного розвитку.

МЕР та система планування територіальної громади. Будь-яка система складається із взаємопов'язаних компонентів, що за своєю природою поділяються на різні рівні, залежно від їхнього впливу на інші фактори та місце в структурі. Адміністративно-територіальний устрій за своєю сутністю – це класичний приклад ієрархічної структури, де кожний елемент тісно інтегрований у загальну систему та має

свої рівні управління різного масштабу. Кожна країна у своїй структурі АТУ має найменшу, базову одиницю, параметри та характеристики якої, в загальному, визначають всю систему адміністративного поділу держави та її формат. Г. Монастирський (Monastyrskiy, 2008) пропонує називати такі утворення терміном «територіальні спільноти базового рівня» – первинні, адміністративно-територіальні одиниці держави, що характеризуються поєднанням територіально-просторового, економічного та соціально-демографічного компонента.

На цьому рівні забезпечується створення, розвиток та підтримка сприятливого життєвого середовища, забезпечення сталого розвитку територій, задоволення інтересів населення тощо. Для забезпечення даних цілей необхідне ефективне застосування містобудівних підходів та методів довгострокового планування й стратегування.

Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» від 24.07.2021 року змінив правила планування територій. Закон запроваджує новий вид містобудівної документації – Комплексний план просторового розвитку території територіальної громади.

Планування територій та визначення їхніх майбутніх шляхів розвитку є надзвичайно важливим питанням та завданням для територіальних одиниць будь-якого рівня. Зокрема, «...планування території не просто обслуговує соціально-економічні розробки, але ставить і розробляє планувальну організацію регіону, області, району в цілому, в умовах економічної, соціальної, екологічної конкуренції різних галузей і видів діяльності, в умовах реалізації цілісного плану територіального розвитку регіонів та адміністративно-територіальних одиниць» (Topchiev & Stefanovych, 2011). Стратегічне планування насамперед має враховувати інтереси та прагнення населення конкретної територіальної громади, їхню систему цінностей, інфраструктуру, наявний бізнес і можливості його зростання (започаткування нового), місцеві ресурси, проблеми тощо (Kruhovy & Schukin, 2001). При плануванні розвитку територій необхідно брати до уваги якомога ширше коло показників соціального та економічного життя населення, врахувати поточну ситуацію повноцінно і лише на основі отриманих надійних емпіричних даних, а також за результатами використання партисипаційних методів, розробляти можливі сценарії розвитку та пропонувати заходи для досягнення цих цілей. «Планування розвитку території об'єднаної територіальної громади має бути багатофункціональним та складним процесом в розробці та реалізації» (Hrynych & Rudenko, 2019).

Місцевий економічний розвиток передбачає всебічну партисипативну роботу стейкхолдерів над створенням найбільш комфортних умов для комплексного розвитку громади. Це процес, який має на меті не лише кількісно покращити

економічне становище, але й створити передумови для розвитку сталої екосистеми місцевої економіки. У документах Програми ООН щодо населених пунктів (ООН-Хабітат) поняття місцевого економічного розвитку трактується таким чином: «Місцевий економічний розвиток являє собою процес співпраці місцевої громади з усіма секторами, метою якої є стимулювання місцевої підприємницької ініціативи для забезпечення життєздатності та сталості місцевої економіки; це інструмент сприяння створенню нових робочих місць і покращенню якості життя всіх, зокрема бідних і маргінальних верств населення» (Trousdale, 2003.)

Починаючи з кінця 70-х років минулого століття розпочався активний етап напрацювання основних теоретичних концепцій МЕР. Так, наразі сформовані такі концепції:

- Економічний розвиток як результат управління;
- Економічний розвиток як процес сприяння підприємницькій активності;
- Економічний розвиток як економічне зростання;
- Економічний розвиток як реалізація людського потенціалу;
- Економічний розвиток як збереження природного й соціального середовища;
- Економічний розвиток як спосіб досягнення соціальної справедливості.

Враховуючи регіональні особливості соціально-економічного розвитку складових світової політичної карти, застосування згаданих вище концепцій відрізняється в залежності від регіону та країни. В Україні, наприклад, політика місцевого економічного розвитку розвивається на базі проведеної у 2015-2020 рр. реформи децентралізації. Така концепція МЕР характеризується значно більшою місцевою автономією, зміною вектора із національного на місцевий розвиток, відмовою від патерналістських очікувань, спільно дією основних стейкхолдерів в аспекті бачення та досягнення стратегічних цілей розвитку громади, застосування підходів комплексності та системності у вирішенні проблем, стимулювання найбільш оптимального використання місцевих ресурсів, розвитку місцевої ідентичності та водночас налагодження міжмуніципального співробітництва (особливо в аспекті реалізації спільних інфраструктурних проєктів тощо).

Ефективний МЕР ґрунтується на засадах планування. Існує доволі велика різноманітність інструментів планування, які використовують органи місцевого самоврядування для розвитку громад. Важливо узгоджувати усі застосовані інструменти/форми планування задля досягнення поставлених цілей. Одним із можливих варіацій планування є стратегічне. У порівнянні з іншими видами, воно потребує значної мотивації та кваліфікації із менеджменту лідерів громад; розглядає декілька альтернативних варіантів майбутнього розвитку; встановлює реалістичні

цілі, адекватно оцінює ресурси та можливості; здійснюється неперервно та має на меті максимально задовольнити інтереси мешканців громади.

Суть концепції інтегрованого розвитку території та методологія її розробки. Як зазначалось вище, Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» від 24.07.2021 року запроваджує на базовому територіальному рівні новий планувальний та землепорядний документ – Комплексний план просторового розвитку території територіальної громади. Важливим аспектом є те, що закон передбачає також можливість розробки спеціального документа стратегічного планування – Концепції інтегрованого розвитку території. Вона стала відносно новим напрямком розробок у сфері планування. Її варто розглядати як документ, який визначає містобудівні умови та завдання для розробки комплексного плану просторового розвитку території територіальної громади. Отже, це місток між документами стратегічного планування розвитку території територіальної громади базового рівня та її містобудівною і землепорядною документацією. Її особливе завдання – поглиблення партисипативності планувальної роботи, широкого залучення громадян до діяльності із забезпечення розвитку громади. Відповідно до Закону України, Концепція – документ стратегічного планування, який може розроблятися на замовлення органу місцевого самоврядування із залученням місцевих мешканців, суб'єктів господарювання, що зареєстровані та/або здійснюють господарську діяльність на території відповідної територіальної громади або мають намір здійснювати таку діяльність у межах відповідної території, і визначає довгострокові, міждисциплінарні, просторові та соціально-економічні пріоритети розвитку території, є вихідними даними для розроблення містобудівної документації на місцевому рівні на принципах сталого розвитку з метою підвищення якості життя, доступності та рівності можливостей, сприяння розвитку соціальних суспільних відносин та ділової активності, оптимізації адміністративної діяльності, відповідає державним і регіональним програмам розвитку та затверджується відповідним органом місцевого самоврядування (Verkhovna Rada of Ukraine, 2022).

Концепція ґрунтується на трьох принципах:

- принцип партисипації – залучення усіх зацікавлених осіб. Передбачається залучення головних стейкхолдерів: бізнесу, місцевої влади та жителів на кожному етапі обговорення стратегічного бачення розвитку громади;
- принцип всеосяжності з урахуванням множини різних аспектів соціально-економічного становища громади;
- принцип представлення просторових даних (стратегічних проєктів, цілей) у вигляді геоінформаційних систем, порталів.

Структура концепції інтегрованого розвитку включає: загальну характеристику громади; опис природних умов та ресурсів розвитку, соціально-економічної складової; аналіз сильних, слабких сторін, викликів та можливостей розвитку у вигляді SWOT-аналізу розвитку територіальної громади; сценарії розвитку; аналітику щодо центрів розвитку та стратегічних проєктів, реалізація яких сприятиме інтегрованому розвитку громади. Концепцію було розроблено за участі жителів територіальної громади, широкої громадськості, представників бізнесу та місцевої влади.

Методологія концепції інтегрованого розвитку включає в себе послідовні та змістовні етапи розвитку планування, що визначають візію, пріоритети, стратегічні цілі, завдання, проєкти, програми та заходи розвитку. Першочерговий етап формування концепції включає в собі формування візії – бачення майбутнього образу громади сформульоване у вигляді анкетного опитування – збору первинної інформації, аналізу результатів анкетування та проведення стратегічної сесії.

На основі первинної інформації було проведене прогнозування з моделюванням різних сценаріїв розвитку громади, що визначають два напрямки розвитку територіальної громади та зміщують акцент уваги на необхідні ресурси для їх досягнення. Базові припущення інерційного і модернізаційного сценаріїв розвитку охоплюють три рівні: національний, регіональний та місцевий, та розраховують майбутній попит на економічну, соціальну, транспорту інфраструктури. Формування базового та альтернативного сценаріїв розвитку супроводжувалось представленням на громадських слуханнях, а відповідно з можливістю вносити зміни до наданих пропозицій, залучаючи інструменти партисипації.

На основі результатів аналізу було розроблено факторний SWOT-аналіз розвитку територіальної громади, що виявив сильні й слабкі сторони, зазначив майбутні можливості розвитку та загрози, обмеження. Це у свою чергу висвітлює пріоритетні сфери над якими варто зосередитись потенційним стейкхолдерам громади.

Наступний етап стосувався проведення засідання робочої групи з елементами стратегічної сесії. За результатами обробки напрацьованих у групах пропозицій було побудоване структурне дерево цілей громади. Подальша підготовка розділів концепції включала аналітичну записку та окреслення мапи інтегрованого розвитку громади. Визначені заходи повною мірою відображають інтегрований підхід, тому що узгоджують, доповнюють та зміцнюють попередні заходи, що представлені в концепції. Стратегічні проєкти представлені у просторовому вимірі і відповідають визначеним критеріям: обґрунтованість, реалістичність, ефективність, доцільність принципам інтегрованого розвитку, гнучкість відповідно до умов середовища. Пропоновані заходи, у разі їх реалізації, створюють максимальний синергетичний ефект і довгостроково якісно впливатимуть на

перетворення території громади. Всі проєкти можна умовно поділити на дві групи: локалізовані та просторово розосереджені. Зважаючи на поточну ситуацію у країні, відібрані заходи скориговані відповідно до подальших пріоритетів та викликів, зумовлених повномасштабним вторгненням Росії в Україну. Проєкт документу до обговорення було висвітлено у місцевій газеті для попереднього ознайомлення та представлено під час публічного обговорення проєкту Концепції.

Таким чином, сформована Концепція інтегрованого розвитку території громади стане інструментом прийняття рішень та планування, що покращить якість життя та створить діалог з інвесторами та донорами.

Варто зазначити, що Концепція не є містобудівною документацією. Документ є важливим у плануванні за рахунок інструментів партисипації та ідеологічним питанням. Культура партисипативного планування недостатньо розвинута у практиці змін територіальних громад та сприймається достатньо скептично. Таким чином, впровадження партисипативності стане одним з каталізаторів перетворення просторів, зростання публічності та підзвітності містобудування, появи відкритої дискусії щодо прийняття нових планувальних рішень.

Разом з тим, концепція інтегрованого розвитку є документом підтримки сталого розвитку, в основу якої покладено Лейпцизьку Хартію «Міста Європи на шляху сталого розвитку» та Глобальні цілі сталого розвитку до 2030 року. Концепції інтегрованого та сталого розвитку враховують три ключові складові: економічну, соціальну й екологічну. Просторова інтеграція концепції враховує зв'язаність території з центрами розвитку.

З прийняттям закону, концепція інтегрованого розвитку території громади вирішує декілька завдань: вона одночасно є інструментом стратегування та просторового планування й окреслює та пропонує довгострокові рішення існуючих соціально-просторових проблем громади; вирішує завдання прозорого планування території як для жителів, так і потенційних інвесторів; забезпечує рівність можливостей та дотримується принципів інклюзивності публічних просторів для відвідувачів незалежно від віку та статі, соціального чи економічного стану внаслідок впровадження сучасних методів планування, спільноті стейкхолдерів до розвитку громади; впроваджує ГІС-інструменти у просторове планування; формує пріоритетні напрямки розвитку відповідно до принципів сталого розвитку, що у довгостроковій перспективі зважатиме на екологічну ситуацію території, питання з поводженням ресурсами, доступу до якісної води, тощо; визначає довгострокові пріоритети розвитку зважаючи на сильні та слабкі сторони, виклики та можливості громади.

Як наслідок, реалізація концепції має на меті покращити фінансову спроможність громади,

публічність й підзвітність ухвалення рішень щодо планування, соціальну інтеграцію, впровадити нові європейські принципи місцевого самоврядування, зокрема партисипацію, як інструмент просторового планування. Таким чином, у довгостроковій перспективі реалізація концепції повинна підвищити якість життя населення у громаді у різних сферах: економічній, соціальній, культурній, тощо.

Разом з цим, концепція є доповнюючим документом до комплексного плану території, що забезпечує сталий розвиток територіальної громади з дотриманням принципу збалансованості різних інтересів.

Згідно Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» було прийняті нові зміни у комплексному плануванні розвитку територій територіальних громад. Комплексний просторовий план розвитку території територіальної громади – містобудівна документація, яка ґрунтується на положеннях концепції інтегрованого розвитку територіальної громади. Саме проєктні рішення комплексного плану включають у собі концепцію інтегрованого розвитку.

Управління ресурсами та планування території територіальної громади на прикладі Сагунівської ТГ. Сагунівська сільська територіальна громада розташована на відстані 32 км у південному напрямку від м. Черкаси та утворилась шляхом добровільного об'єднання трьох сільських рад: Сагунівської, Топилівської та Боровицької. Особливістю громади є її географічне положення та конфігурація: усі три населені пункти розташовані

на узбережжі Кременчуцького водосховища (у 50-х роках відбулось переселення людей та створення нових населених пунктів (назви сіл збереглися) у зв'язку із будівництвом ГЕС)) та простягаються вздовж однієї транспортної артерії (автомобільний шлях місцевого значення).

Село Сагунівка – адміністративний центр – концентрує 56% населення громади. Основою економіки громади є первинний сектор. Чотири підприємства – СТОВ «Ломовате», СТОВ «Дружба», ТОВ АПК «МАІС» та ПрАТ «Боровицьке» – формують понад 50% бюджетних надходжень громади. Сфера послуг наразі залишається аутсайдером за чисельністю зайнятих, проте за рахунок наявного природного потенціалу та спільноті стейкхолдерів формуються перспективи розвитку рекреації та туризму.

Сагунівська територіальна громада характеризується доволі типовими для сільської місцевості України проблемами. Характерною є прогресуюча демографічна криза (депопуляція, старіння населення, трудова міграція), незадовільна якість дорожнього покриття, як між населеними пунктами так і в їх межах; інтернет-мережа не покриває усю територію громади; об'єкти соціальної інфраструктури використовуються нерационально, критична інфраструктура характеризується зношеністю та застарілістю фізичного стану; не сформована локальна ідентичність місцевих жителів; відсутність брендингу та промоції громади тощо. Водночас близькість до обласного центру, компактна конфігурація громади, наявність вільних земельних ділянок, господарських складів, паїв під садами створюють умови для розвитку бізнесу, а наявні природні та історико-культурні ресурси – туризму.

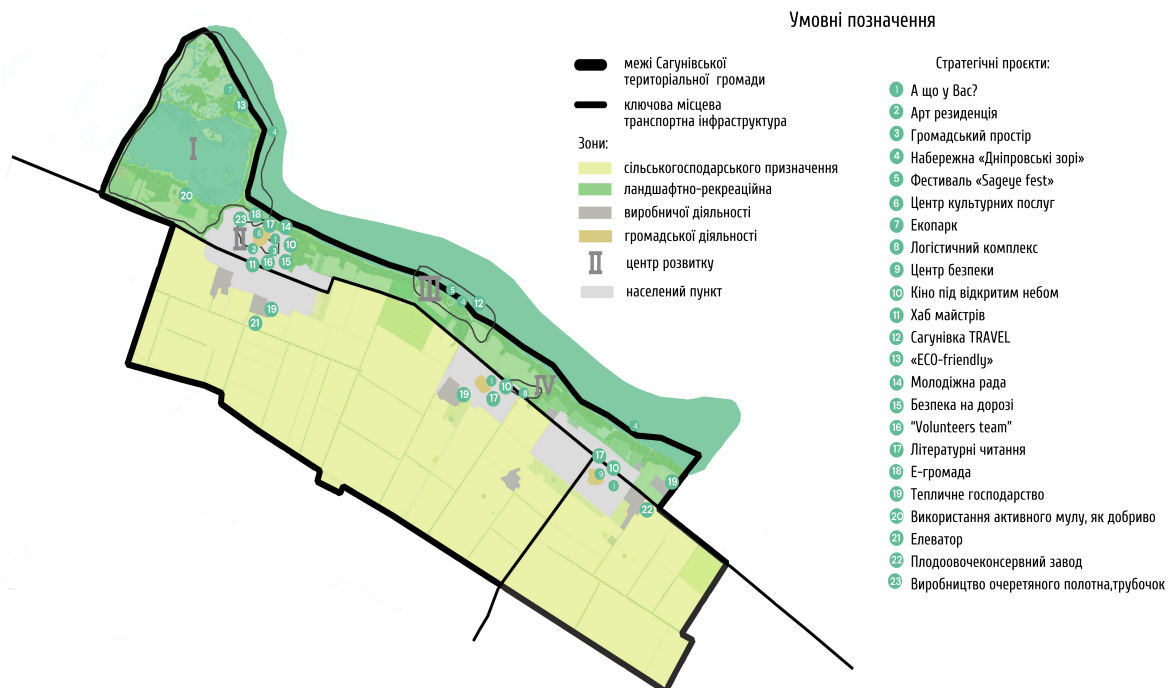


Рис. 1. Картохема інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади (авторська розробка)

Для формування майбутнього бачення розвитку територіальної громади, необхідно адекватно оцінювати ресурси та розуміти специфіку зовнішніх та внутрішніх ризиків. У ході громадських обговорень, робочою групою були сформовані чотири напрямки розвитку Сагунівської територіальної громади:

- формування ідентичності мешканців Сагунівської території громади та побудова спільних дій із залученням населення громади задля забезпечення життєдіяльності цієї громади;
- підвищення якості життя населення громади та якості надання послуг, зокрема, оновлюючи інфраструктуру;
- розвиток економічної галузі в громаді, з урахуванням несільськогосподарської зайнятості;
- досягнення пізнаваності громади, як туристично розвинутою та з реалізованим рекреаційним потенціалом.

Власне консолідація стратегічних напрямків сформувала візію інтегрованого розвитку громади, яка відображена на картосхемі (Рис. 1).

Відповідно до концепції інтегрованого розвитку, було виділено чотири просторові центри розвитку та схематично показано перспективне зонування території із виділенням таких зон:

- ландшафтно-рекреаційної;
- сільськогосподарського призначення;
- виробничої діяльності;
- громадської діяльності.

Локалізація ключових проєктів відображає як саме може бути реалізована Концепція. Кожен виділений центр представлений проєктами різного характеру, які за своєю суттю визначають інтегрований розвиток. Презентує переважне значення для розвитку центру ключовий проєкт, що реалізує один з чотирьох напрямків розвитку, означених в Концепції.

Сагунівська сільська територіальна громада характеризується чималим рекреаційним потенціалом. Розташування на берегах Кременчуцького водосховища в поєднанні з унікальними природними ландшафтами та кліматичними особливостями території створює усі умови для формування тут осередку туризму. Проте наразі не йдеться про ефективне та раціональне використання таких ресурсів розвитку. Власне тому, спеціалізацію першого центру розвитку визначатимуть можливості формування осередку екологічного, зеленого та медичного туризму. Пропонується розвивати усі три зазначені вище напрямки рекреації, локалізуювши їх в межах річкового острова, що знаходиться у північно-західній частині громади – створення Екопарку. Тут планується побудувати реабілітаційний центр. Він набуває особливого значення у час, коли багато мешканців Черкаської області зазнали ураження внаслідок війни Росії з Україною та потребують заходів з реабілітації. Він буде уособлювати кооперацію раціонального використання природних ресурсів та мультифункціональності. Генерування багато_гранної змістовно наповненої концепції Екопарку дозволить залучити найширше коло потенційних

споживачів та водночас сформувати комфортний та насичений атракціями простір.

У межах Екопарку можливо та необхідно поєднувати: активний відпочинок (пішохідні та велосипедні екскурсії по екостежкам; сплави на спортивних катамаранах, каяках; заняття йогою тощо), просвітницьку діяльність (реалізацію спортивно-розважальних заходів та акцій екологічного спрямування (наприклад «плогінг»), проведення освітніх вебінарів та воркшопів з тематики популяризації ідей сталого розвитку, правильного поводження із відходами тощо) та терапію для дітей з особливими потребами (функціонування Центру психосоціальної реабілітації, діяльність якого включатиме використання передових терапевтичних методик терапії: арт-терапії, ландшафт-терапії тощо). Не виключається можливість використання локації Екопарку як подієвої платформи громади. Так, наприклад, майстри креативних індустрій матимуть змогу проводити виставки та майстер-класи серед атракцій Екопарку; квест-гра «Скарби Сагунівки» може повністю або частково реалізуватися в межах Екопарку, а проєкт «ECO-friendly», який має на меті покращення екологічного стану території громади шляхом формування культури правильного поводження із відходами, може втілитися в життя за допомогою активістів та працівників парку.

Реалізація описаної діяльності зможе трансформувати Екопарк із чергової туристичної локації на простір, який буде символізувати та ідентифікувати Сагунівську територіальну громаду. Тож, для забезпечення комплексного розвитку громади Екопарк має розвиватися у напрямку інтеграції з іншими полюсами росту в єдину систему.

Інтегрованим або взаємозв'язуючим центром розвитку з Екопарком є полюс росту «Громадський центр». Територіальна близькість між двома центрами розвитку дасть синергетичний ефект громаді, оскільки транспортний маршрут до Екопарку є логічним просторовим коридором модернізації у напрямку до громадського центру об'єднаної територіальної громади.

Розташування громадського центру Сагунівки визначається поточною концентрацією населення, закладів дошкільної та шкільної освіти, дитячого клубу та інших потенційних публічних місць серед інших населених пунктів громади. Громадський простір виконуватиме роль головного центру культури і дозволить населення територіальної громади, створення та облаштування якого стане одним із стовпів Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади. Концепція інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади матиме на меті облаштування нових громадських просторів, а впорядкування зелених зон дасть передумову для проведення культурних заходів, розвитку туризму у якості фестивального туризму та організації дозвілля для жителів та гостей.

Таким чином, особливістю громадського центру ОТГ має бути концентрація громадських просторів, зокрема для культурних подій. Такі об'єкти як

дитячо-юнацький спортивний клуб з бойових мистецтв «Надія», будинок культури, бібліотеки варто інтегрувати у публічний простір територіальної громади, що стане передумовою його популяризації та майбутнього розвитку. Мережі закладів дошкільної та шкільної освіти можуть бути ще більше залучені у культурне життя громади шляхом посилення підліткових закладів як громадських просторів для абсолютно різних категорій відвідувачів.

Основним проектом, що визначатиме розвиток громадського центру, є «Простір DIY», що включає в собі поетапність усіх заходів. Першим етапом має бути визначення центру зростання громадського простору. Центр ОТГ Сагунівка має достатньо переваг. Зокрема, це доволі розвинена мережа закладів культури у вигляді найбільшого Центру культури Сагунівської територіальної громади та бібліотек, будинків культури, тощо. Для подальшого зміцнення центру необхідно адаптувати громадські простори для різних категорій населення, зробити їх багатофункціональними та інклюзивними у використанні. У свою чергу це необхідно для реалізації мети забезпечення населення без подолань довгих відстаней за межі Сагунівської ОТГ. Це має зменшити потребу жителів у транспортній інфраструктурі й стане каталізатором формування соціальної єдності громади. У той час створений громадський простір має бути орієнтований на відвідувачів усієї громади і розміщуватися на базі Головного центру, як для прикладу, Центру культури. Партисипативність громади у створенні громадського простору можлива за рахунок впровадження проекту «Простір DIY». Головною метою проекту є осучаснити простір навколо однієї з шкіл громади – перетворити його на сучасний, екологічний, комфортний, інклюзивний, інноваційний майданчик, що стимулює активність його відвідувачів.

Реалізація проекту матиме декілька етапів: початковий – це збір бажань самих учасників освітнього процесу, бачення територію навколо школи у облаштування громадського простору (це можуть бути вуличні меблі, або створення арт-простору, графіті, вуличне мистецтво, тощо); етап 2 – створення майбутньої візуалізації для майданчику за допомогою mood board; заключний етап – разом зі школярами створити простір своїми руками. Очікувані результати: акція дасть здатність формувати в громаді новий світогляд небайдужого жителя, покаже, що зміни в громаді залежать від кожного голосу «знизу». Це знову ж таки послужить фактором об'єднання, що поверне людей до звичайного життя після війни (або дасть змогу відволіктися під час неї, якщо це буде зроблено найближчим часом).

Забезпечення сумісного використання громадського простору покликане не ставити під загрозу центр як монофункціональне місце. Очікується, що простір стане публічним місцем, місцем зустрічі жителів, місцем дискусії, що є важливим фактором для функціонування суспільства та залученості населення у життя громади. Відповідно, реалізованими проектами у громадському просторі можуть бути: «Кіно просто неба» – проект передбачає створення

майданчику спільних переглядів кінофільмів; «Молодіжна рада» – створення Молодіжної ради при сільській раді на базі Будинку культури.

Створення багатофункціональних громадських просторів у рамках Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади для різних груп населення незалежно від віку, статі, стану здоров'я дозволить поєднати у одному місці людей різних стилів активності та вподобання. Як результат, це сприятиме гуртуванню громади, покращить соціальну ізоляцію жителів «моя хата скраю», покращить соціальну активність, а також покаже, наскільки дієвими є сучасні інструменти планування й партисипації. Громадськими просторами, що виконуватимуть функцію майданчику комунікації, можуть стати приміщення бібліотек, клубів. Перспективи розвитку цього центру росту також пов'язано з розбудовою мережі зелених просторів та їх інтеграцією збалансований розвиток громади.

Сагунівська територіальна громада славиться своїм рибним промыслом, саме тому наступний центр розвитку сформований навколо цієї особливості риси громади. Фестиваль «SAGeye Fest» має на меті сформувати локальну ідентичність громади та стати її брендом. В рамках фестивалю, який пропонується проводити 1 раз у рік на день рибалки, планується реалізовувати декілька основних напрямків активностей, зокрема: проведення «Рибальської майстерні», де місцеві умільці будуть проводити майстер-класи із рибальського промыслу на старовинних човнах; реалізація фото-конкурсу «Риб'яче око», назва якого походить від особливої лінзи, що відтворює простір у широкого панорамного або напівсферичному зображенні, а також власне повертає нас до особливості громади – рибальського промыслу; приготування страв з власних уловів жителями громади; виступи місцевих колективів тощо.

Для реалізації цього стратегічного проекту потрібно сформувати необхідну інфраструктуру шляхом впорядкування простору набережної поблизу села Топилівка. Територія має мати такі складові: зона продажу (дерев'яні будиночки чи кіоски), зона відпочинку (дитячі майданчики, бесідки, шезлонги тощо), зона улову риби (облаштовані рибацькі місця з повним комплектом для рибаків), зона для приготування улову (мангали, місця для вогнищ, польової кухні тощо), зона для публічних виступів (облаштована сцена з відповідним обладнанням, переносний кінотеатр тощо). Впорядкований простір набережної може бути як самостійним майданчиком для реалізації заходів, відпочинку так і цілком вдало поєднуватись із Екопарком, сформувавши мережу місцевої туристичної інфраструктури різного типу та цільового призначення.

Окрім рекреаційного потенціалу, Сагунівська територіальна громада характеризується перевагою сільськогосподарського виробництва у МЕР. Концепція інтегрованого розвитку зокрема спрямована на урізноманітнення економічної діяльності, структури зайнятості у громаді та формування сучасної інфраструктури розвитку підприємництва. Відповідно, четвертий центр

розвитку формується навколо ідеї створення логістичного комплексу – виробничо-інфраструктурного майданчику із поєднаними та взаємодіючими складовими модульного типу.

Варто зауважити, що усі стратегічні проекти є досить гнучкими та функціональними, можуть реалізовуватись як паралельно, так і поетапно. Внаслідок реалізації запропонованих Концепцією інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади ключових проектів буде сформовано дві взаємодіючі просторові вісі місцевого розвитку в межах громади – прибережна з акцентом на природоохоронній, рекреаційній діяльності з формування реабілітаційного комплексу та вісь формування й розвитку громадських центрів трьох сільських населених центрів громади з акцентом на формуванні середовища для активізації громадської діяльності населення, широкого залучення громадян до процесів життєдіяльності громади (зокрема планувальної).

Місцевий розвиток має яскравий часово-просторовий вияв. Визначені із застосуванням SWOT-аналізу, стратегічні напрями розвитку виходять із заявлених організаційно-управлінських проблем, критичного стану інфраструктури, відсутності інституціонального забезпечення розвитку, глибокої демографічної кризи та хронічної відсталості сільської місцевості у розвитку. Вирішити ці проблеми у перспективі горизонту планування Концепції неможливо. Тому, при моніторингу виконання її пропозицій та в подальшому планувальних рішень відповідного Комплексного просторового плану розвитку території територіальної громади варто відштовхуватись від того, що ключові заходи місцевого розвитку, визначені Концепцією, наближають до досягнення її стратегічних цілей та/або створюють умови для їх досягнення за горизонтом дії документу.

Висновки. Долучення до безпосередньої розробки документів стратегічного планування навчальних та науково-дослідницьких інституцій на кшталт Експертно-консультативного центру з розвитку громад і територій географічного факультету КНУ імені Тараса Шевченка дозволяє вийти за рамки виконання проектних завдань в інтересах пізнання феномену як процесу планування та його предметної сутності. Колаборація представників вищої освіти, прикладної науки, проектною установи та місцевої громади дозволяє отримати не лише нову якість підготовки конкретного документа, але і отримати результати щодо удосконалення процесу, інструментів та процедур планування, сприяє підготовці висококваліфікованих кадрів та усвідомленого вибору студентами майбутньої професійної діяльності. Сформована колаборація дозволила практично апробувати розроблений методологічний підхід триєдиного розуміння визначення інтегрованого розвитку. У контексті завдань стратегічного планування його суть ми визначили як балансування інтересів стейкхолдерів із широким залученням громадян до планування та реалізації діяльності із розвитку територіальної громади. Одночасно, це узгодження розвитку окремих

компонентів розвитку території з акцентом на завданні відновлення та збереження навколишнього природного середовища. Особливий акцент при розробці Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади було звернено на третій компонент тріади усвідомлення інтегрованого розвитку – балансування інтересів та можливостей розвитку окремих частин території громади через управління ресурсами та діяльність ОМС. При цьому не саме різнопланове узгодження розвитку є ціллю і суттю інтегрованого розвитку, а його забезпечення підвищення якості життя населення.

Стратегічне планування на базовому рівні АТУ України залишається інноваційним процесом, який потребує вивчення та адаптації передового світового досвіду та наукового супроводу. Особливо це справедливо для широкого застосування такого нового інструменту стратегічного планування як Концепція. У розгалуженій та збалансованій системі планування місцевого розвитку це місток між стратегічним та територіальним плануванням. Як доповнення до комплексного плану просторового розвитку території територіальної громади, Концепція презентує у ньому ключові проектні рішення напрацьовані із широким залученням населення. Досвід підготовки Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади засвідчив, що хоча Концепція і не є обов'язковим документом, вона вкрай важлива для формування достовірних вихідних даних для обов'язкового документу – Комплексного плану території громади – та для запровадження досвіду партисипації у громадах, які його не мають, та удосконалення процесів партисипації у громадах, які вже його напрацьовали.

Основними елементами забезпечення партисипативної розробки Концепції інтегрованого розвитку Сагунівської територіальної громади стали засідання робочої групи, громадські обговорення проміжних і головних результатів роботи, стратегічна сесія. В умовах відсутності досвіду партисипації при плануванні та певного протистояння стейкхолдерів ми пропонуємо застосовувати також обговорення з різними групами населення (шкільна молодь, пенсіонери тощо), залучати до анкетування членів Молодіжної ради, школярів (ефективно робити змішані групи для опитувань – студенти ЗВО та школярі громади), інтерв'ю, консультації із стейкхолдерами. Основними ресурсними та екологічними проблемами Сагунівської громади є цвітіння води у Кременчуцькому водосховищі, зниження горизонту підземних вод, локальний прояв змін глобальних змін клімату, мізерна частка комунальних та присадибних землеволодінь сільськогосподарськими землями, що звужує можливості управління земельними ресурсами. Це обумовило визначення у партисипативному процесі 20% із усіх ключових проектів спрямованих на підтримку стану та збереження навколишнього природного середовища. Більшість проектів, які передбачають модернізацію і відновлення інфраструктури, та стимулювання МЕР узгоджені із завданнями збереження природи або сприяють їм.

Інші проекти не суперечать цим завданням. Іншими ключовими напрямками спрямованості стратегічних проєктів є в узагальненому вигляді підтримка місцевої ідентичності населення, формування стійких механізмів залучення населення до системи прийняття управлінських рішень та життєдіяльності громади, підвищення якості життя населення через удосконалення системи надання послуг та розвиток

критичної і соціальної інфраструктури. Виділені чотири центри та дві осі розвитку Сагунівської громади репрезентують просторову візію, як через концентрацію ресурсів та насиченість проєктами окремих ключових ділянок території можна досягти їх узгодженого випереджувального розвитку та перетворення на локомотив розвитку території громади в цілому.

References:

- Asha, A., & Makalela, K. (2020). Challenges in the implementation of integrated development plan and service delivery in Lepelle-Nkumphi municipality Limpopo province. *International Journal of Economics and Finance Studies*, 12 (1), 1-15.
- CANactions School. (2019). *Integrated Spatial Planning for Communities* [Integrated Spatial Planning for Communities]. Access mode: <https://hromada.canactions.com/pro-prohramu/>
- Dlamini, B. I., & Zogli, L. K. J. (2021). Assessing the integrated development plan as a performance management system in a municipality. *International Journal of Entrepreneurship*, 25(1), 1-21.
- GIZ. (2019). *Integrated Urban Development in Ukraine* [Інтегрований розвиток міст в Україні]. Access mode: <https://www.giz.de/en/worldwide/82827.html>
- Hrynchuk, Y., & Rudenko, M. (2019). *Planning the development of the territories of the amalgamated territorial community*. [In Ukrainian]. [Гринчук Ю. С., Руденко М. В. Планування розвитку територій об'єднаної територіальної громади, 2019.]
- Kruhovi, V., & Schukin, B. (2001). *Strategic Planning for the Development of Territorial Communities*. Editorial board. [In Ukrainian]. [Круговий В., Щукін Б. Стратегічне планування розвитку територіальних громад. Редакційна колегія, 2001. 313 с.]
- Malchykova, D. (2021). Participatory budgeting practices and civic activism for urban space renovation: the case of Kherson. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 85, 38-48.
- Mamokhere, J., & Meyer, D. F. (2022). Including the excluded in the integrated development planning process for improved community participation. *International Journal of Research in Business and Social Science*, 11(4), 286-299.
- Melnichuk, A., & Hnatiuk, S. (2021). Feedback practices and tools in territorial communities: promotion of GIS-instruments as interaction services. In *Region-2021: Proceedings of the International Conference (Kharkiv, 21 October 2021)* (pp. 152-154). Kharkiv: V.N. Karazin National University [In Ukrainian]. [Мельничук А. Л., Гнатюк С. С. Практики та інструменти зворотного зв'язку у територіальних громадах: Просування ГІС-інструментів як сервісів взаємодії // Регіон – 2021: стратегія оптимального розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 21 жовтня 2021 р.) / Гол. ред. колегії Л.М. Немиць. Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2021. С. 152–154.]
- Melnichuk, A., Denysenko, O., & Ostapenko, P. (2021). New tools for new urban spaces? Analyses of planning and participation tools and their performance in (post)transitional perspective. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 85, 11-22. [In Ukrainian]. [Мельничук А., Денисенко О., Остапенко П. Нові інструменти для нового міського простору? Аналіз інструментів планування, участь та їх дієвості у (пост)транзитній перспективі // Економічна та соціальна географія, 2021. Вип. 85. С. 11–22.]
- Mezentsev, K., Pidgrushnyi, G., & Mezentseva, N. (2015). Challenges of the post-Soviet development of Ukraine: economic transformations, demographic changes and socio-spatial polarization. In Lang, T., Henn, S., Sgibnev, W., Ehrlich, K. (Eds.), *Understanding Geographies of Polarization and Peripheralization. New Geographies of Europe*. London: Palgrave Macmillan.
- Mezentsev, K., Provotar, N., & Palchuk, M. (2020). Public spaces through the lens of participatory urban planning – the case of Kyiv. *Ukrainian Geographical Journal*, 2(110), 30-37. [In Ukrainian]. [Мезенцев К. В., Провотар Н. І., Пальчук М. В. Публічні простори через призму партисипативного міського планування – приклад Києва // Український географічний журнал. 2020. Вип. 2 (110). С. 30–37.]
- Michels, A., & De Graaf, L. (2010). Examining citizen participation: local participatory policy making and democracy. *Local Government Studies*, 36(4), 477-491.
- Monastyrskyi, H. (2008). Hypothesis of the study of the territorial community of the basic level as an economic system. *Herald of the Economic Science of Ukraine*, 13(1), 141-147. [In Ukrainian]. [Монастирський Г. Гіпотеза дослідження територіальної спільноти базового рівня як економічної системи. // Вісник економічної науки України, 2008. Вип. 13. № 1. С. 141–147.]
- Pambudi, A. S. (2022). Balancing infrastructure, ecosystem conservation, and community approaches on integrated development planning of Citarum Watershed. *Indonesian Journal of Applied Environmental Studies*, 3(1), 34-41.

Pantsyr, S. (2020). *Local Economic Development and Local Democracy: Dialogues with Stockholders: A Guide for Community Leaders*. Kyiv: Yuston. [In Ukrainian]. [Місцевий економічний розвиток і місцева демократія: діалоги зі стейкхолдерами: Путівник для лідерів громад / Упорядник С. Панцир. Київ: Юстон, 2020. 128 с.]

Provotar, N., & Ohiichuk, N. (2021). Public spaces of Zhytomyr: a places that encourages residents to go out to the city. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 86, 40-52. [In Ukrainian]. [Провотар Н., Огійчук Н. Публічні простори Житомира: місця, які спонукають мешканців виходити в місто // Економічна та соціальна географія. 2021. Вип. 86. С. 40–52.]

Pylypenko, I. (2010). Assessment of changes in the peripheries of administrative units in the application of the Kherson region. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv, Geography Series*, 57, 31-33. [In Ukrainian]. [Пилипенко І. О. Оцінка зміни периферійності адміністративних одиниць на прикладі Херсонської області // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія: Географія, 2010. Вип. 57. С. 31–33.]

Rudenko, L., Holubtsov, O., Lisovsky, S., Maruniak, Ye., Farion, Yu., & Chekhniy, V. (2013). Cherkassy region landscape program: methodological approaches and main results of the planning. *Ukrainian Geographical Journal*, (2), 30-39. [In Ukrainian]. [Руденко Л. Г., Голубцов О. Г., Лісовський С. А., Маруняк Є. О., Фаріон Ю. М., Чехній В. М. Ландшафтна програма Черкаської області: методичні підходи та основні результати планування // Український географічний журнал. 2013. № 2. С. 30–39.]

Rudenko, L. H., Lisovskyi, S. A., & Maruniak, Eu. O. (2016). Environmental guideline in priorities of integral planning process in Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*, 4, 9-16. [In Ukrainian]. [Руденко Л. Г., Лісовський С. А., Маруняк Є. О. Екологічний імператив у пріоритетах інтегрованого планувального процесу в Україні // Український географічний журнал. 2016. № 4. С. 9–16.]

Sutiyo, S., & Maharjan, K. L. (2017). *Decentralization and Rural Development in Indonesia*. Berlin: Springer.

Topchiev, O. G., & Stefanovych, A. M. (2011). Territory planning as a component of the socio-economic development strategy of administrative and territorial units of the basic level and territorial communities. *Theoretical and Applied Issues of State-Building*, 8, 448-459. [In Ukrainian]. [Топчієв О. Г., Стефанович А. М. Планування території як складова стратегії соціально-економічного розвитку адміністративно-територіальних одиниць базового рівня і територіальних громад // Теоретичні та прикладні питання державотворення, 2011. Вип. 8. С. 448–459.]

Trousdale, W. (2003). *Strategic Planning for Local Economic Development. The Manual. Volume I: Concepts & Process*. UN-Habitat and Ecoplan International Inc.

Verkhovna Rada of Ukraine. 2022. Law of Ukraine “On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Land Use Planning” of 17.06.2020 N. 711-IX (version of 09.06.2022). Access mode: <https://zakon.rada.gov.ua/go/711-20> [Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо планування використання земель» від 17.06.2020 № 711-IX (редакція станом на 09.06.2022)]

Verkhovna Rada of Ukraine. 2022. Law of Ukraine “On Basics of Townplanning” of 16.11.1992 N. 2780-XII (version of 16.10.2020). Access mode: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12/ed20201016#Text> [Закон України Про основи містобудування від 16.11.1992 № 2780-XII (редакція станом на 16.10.2020)]

Zwane, Z., & Matsiliza, N. (2022). Stakeholders’ involvement in service delivery at eDumbe Municipality. *Journal of Local Government Research and Innovation*, 3, 9.

FEATURES OF THE URBAN AGGLOMERATIONS DEVELOPMENT IN THE CONDITIONS OF CONTEMPORARY GLOBALIZATION

Kateryna KRAVCHENKO

*V. N. Karazin Kharkiv National University, Ukraine
kateryna.kravchenko@karazin.ua*

Abstract: The intensity of globalization processes and the role of cities in the socio-economic development of countries and regions increase at the current stage of society's development. Agglomerations that have the status of the global (world) level play the most crucial role. The purpose of the paper is to analyze the impact of globalization processes on the peculiarities of the development of urban agglomerations in the conditions of contemporary globalization, as well as to identify problems and prospects for their further evolution. The research was carried out based on the system, synergistic, informational and human-geographical approaches; using the methods of induction and deduction, comparison, analogy, analysis, synthesis, systematization, as well as mathematical, statistical and cartographic methods. Three waves characterized the spread of globalization in historical retrospect: the first one (the first half of the 20th century) described the intensive development of cities and industry, the development of transport infrastructure; the second wave (the second half of the 20th century) marked the formation of transnational, transcontinental and global corporations, the transfer of "dirty" industries to the territory of poor third world countries; the third (the beginning of the 21st century – until now) characterizes the emergence of urbanization beyond geopolitical and administrative borders. A significant trend in the contemporary development of cities is the tendency towards developing urban agglomerations, increasing their importance in contemporary spatial transformations and processes taking place on the planet. Agglomerations within regions of the world arose quite unevenly. The largest number are in the USA, Europe, and Asia, and agglomerations are growing at an accelerated pace in Africa and Latin America. Until the 20th century, the large agglomerations were formed mostly in developed countries and regions of the world due to the available resource and economic potential. Now the processes of intensive agglomeration are characterized for cities and developing countries, where the number of agglomerations is increasing. A significant increase in the number of cities and agglomerations in countries with a low level of development leads to the emergence and aggravation of global problems of modern times.

Key words: globalization, urbanization, urban agglomerations, world cities, regions.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.87.72-81>

UDC: 911.372.32:339.9

Received: May 14, 2022.

Revised: June 21, 2022.

Accepted: June 27, 2022.

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ В УМОВАХ СУЧАСНОЇ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Катерина КРАВЧЕНКО

*Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, Україна
kateryna.kravchenko@karazin.ua*

Анотація: На сучасному етапі розвитку суспільства відмічається посилення інтенсивності глобалізаційних процесів та підвищення ролі міст у соціально-економічному розвитку країн та регіонів. Найбільш важливу роль відіграють агломерації, які мають статус глобального (світового) рівня. Метою роботи є аналіз впливу глобалізаційних процесів на особливості розвитку міських агломерацій в сучасних умовах, а також виявлення проблем та перспектив їхньої подальшої еволюції. Дослідження виконано на основі системного, синергетичного, інформаційного та суспільно-географічного підходів із застосуванням методів індукції та дедукції, порівняння, аналогії, аналізу, синтезу, систематизації, а також математико-статистичного та картографічного методів. Поширення глобалізації в історичній ретроспективі характеризувалося трьома хвилями: перша (перша половина XX століття) характеризувалась інтенсивним розвитком міст і промисловості, розбудовою транспортної інфраструктури; друга (друга половина XX століття) була ознаменована формуванням транснаціональних, трансконтинентальних та глобальних корпорацій, перенесенням «брудних» виробництв на територію бідних країн третього світу; третя (початок XXI століття – дотепер) характеризується виходом урбанізації за межі геополітичних та адміністративних кордонів. Важливим трендом сучасного розвитку міст є тенденція до розвитку міських агломерацій, підвищення їх значення у сучасних просторових трансформаціях та у всіх без виключення процесах, що відбуваються на планеті. Агломерації у розрізі регіонів світу виникали доволі нерівномірно, найбільша їх кількість у США, Європі та Азії, з прискореними темпами розростаються агломерації у Африці та Латинській Америці. Якщо до XX століття великі агломерації формувались здебільшого у розвинених країнах та регіонах світу за рахунок наявного ресурсного, економічного потенціалу, то тепер процеси інтенсивного агломерування притаманні містам і країнам, що розвиваються, де відбувається збільшення кількості агломерацій. Значне збільшення кількості міст і агломерацій в країнах низького рівня розвитку призводить до появи та загострення в них глобальних проблем сучасності.

Ключові слова: глобалізація, урбанізація, міські агломерації, світові міста, регіони.

Вступ. Початок нового століття ознаменувався значними змінами на планеті, які призводять до появи нових потужних у соціально-економічному сенсі регіонів, стрімкого зростання міст і міського населення тощо. Відбувається нове «велике переселення» народів на планеті. Поруч з цим стрімко нарастають проблеми соціально-економічного, демографічного, геоecологічного характеру, які мають глобальний масштаб, в основі яких лежить головне протиріччя у взаємодії суспільства та природи через зростаючий негативний вплив суспільства на навколишнє середовище.

Багато катастрофічних явищ і процесів, які відбуваються на планеті, пов'язані саме з протиріччям «природа-суспільство». Світ стає все більш глобалізованим. Процеси сучасної глобалізації, безумовно, мають позитивні прояви, але неможливо не звернути увагу на її негативні наслідки. Отже, перед науковцями світу різних галузей постають важливі питання: вивчати ці негативні процеси і розробляти заходи їх подолання. Зазначені проблеми лежать у предметно-об'єктній області суспільної географії. Можливості суспільно-географічних досліджень саме у вивченні складних трансформаційних процесів, що відбуваються у глобальному світі, для виявлення існуючих закономірностей і визначення оптимальних можливостей сучасного розвитку світу, що стрімко змінюється. Складність і проблема суспільно-географічних досліджень у цьому відношенні міститься у стрімкому динамізмі процесів і явищ, що вимагає постійного розвитку теорії, методів, підходів суспільної географії.

Важливою складовою суспільно-географічних досліджень є вивчення територіальної організації населення, яка широко диференціюється за різними формами розселення. Рівень територіальної організації суспільства суттєво впливає на розвиток даної території. На розселення населення впливають історичні особливості розвитку регіону, природно-географічні умови та ресурсний потенціал території тощо (Angel et al, 2011). Найвищою формою територіальної організації суспільства є агломераційні утворення – міські агломерації. Агломерації формуються безпосередньо в тих районах, де рівень самоорганізації системи розселення є високим, наявний чітко виділений центр (або декілька), що характеризується високим рівнем економічного розвитку, наявна потужна транспортна мережа тощо (Berry, 2018).

На сучасному етапі розвитку суспільства відмічається посилення інтенсивності глобалізаційних процесів та підвищення ролі міст у соціально-економічному розвитку регіонів і країн світу. У наш час більше половини населення світу мешкає саме у міських агломераціях. За прогнозами аналітиків ООН, до 2050 р. у міських агломераціях буде мешкати понад 70 % населення світу (Smith, 2020).

У зазначеному аспекті вкрай важливим є дослідження особливостей формування, розвитку

та функціонування міських агломерацій (Nemets et al., 2022). Найбільш важливу роль, зокрема, мають агломерації, які мають статус глобального (світового) рівня, і які впливають не тільки на розвиток певного регіону або країни, а й світу в цілому, наприклад Нью-Йорк, Лондон, Париж, Токіо, Гонконг тощо (UN, 2020). Зростання світових міст та агломерацій є надзвичайно важливим викликом, який глобалізація ставить перед географічною наукою в цілому, та суспільною географією зокрема.

Метою роботи є аналіз впливу глобалізаційних процесів на особливості розвитку міських агломерацій в сучасних умовах, а також виявлення проблем та перспектив їхньої подальшої еволюції. Важливим завданням є встановлення тенденцій перебігу глобалізаційних процесів та визначення їхньої ролі у формуванні та трансформації міських агломерацій у сучасних умовах.

Теоретико-методологічні основи дослідження. Дослідженню міських агломерацій присвячено велику кількість наукових праць, зокрема з міського планування, суспільної географії, георбаністики, соціології, логістики, архітектури, тощо.

У 1904 році географ Х. Маккіндер оголосив про початок ери «глобального закриття», коли весь світ став єдиним оперативним простором (Mackinder, 1904). Це стало кульмінацією європейського імперіалізму, адже до кінця XIX століття виникла інтегрована глобальна економіка, масштаб якої визначався імперськими відносинами, як формальними (колонії), так і неформальними (колишні колонії, наприклад – Латинська Америка), а також країнами, підпорядкованими нерівноправними договорами (економічне відкриття через політичний тиск, зокрема Китаю), згідно з якими решта світу забезпечувала високорозвинені країни, зокрема європейські країни, а також США та Японію, сільськогосподарськими товарами та промисловою сировиною (Boudeville, 1966).

Поняття «агломерація» вперше з'явилося в регіональному плануванні на початку XX століття в той час, коли швидке зростання міст та мегаполісів обумовило формування низки нових суспільних викликів, що стосувалося житла, соціального забезпечення та збалансованого економічного зростання. Цей період ознаменований працями впливових георбаністів та міських реформаторів, таких як П. Геддес (Велика Британія) та Л. Мамфорд (США), які звертали увагу на проблеми промислових міст (Geddes, 1915; Mumford & Guiteau, 1942). Протягом XX ст. проблеми великих міст тільки поглиблювались, міські території продовжували збільшуватись, поглинаючи території передмість, сіл та сільської місцевості, завдяки чому агломерації почали відігравати роль планувального конструкта і статистичної одиниці для просторового аналізу, виявлення стану та встановлення перспектив розвитку міських агломерацій (Hall, 2006).

З огляду на пануючі тенденції, виділяються *три великі хвилі світової глобалізації*:

- перша половина XX століття;
- друга половина XX століття;
- початок XXI століття – дотепер.

На початку XX століття було сформовано глобальну економіку, яка виступала одним потужним функціональним регіоном із товарними потоками з периферії, що обслуговували північноатлантичне промислове ядро. Основою *першої хвилі глобалізації* була докорінна зміна у світовому устрої, а саме – безпрецедентний розвиток міст, зокрема великих міст та мегаміст (Weber, 2012). В Імперському Римі, Багдадському халіфаті існувало лише кілька міст із понад мільйонним населенням, а на початку 1900 року їх вже нараховувалося шістнадцять, і процес глобалізації швидко поширювався (Chandler, 1987).

Міста виступали важливими центрами інфраструктури, що обумовило *другу хвилю глобалізації*, яка включала розбудову залізниць та телеграфних мереж всередині країн, а також розвиток логістичних мереж між країнами по всьому світу (Castells, 1996; Williamson, 1996). Існували три основні категорії міст, які створювали зовсім новий світ. Це великі імперські столиці в Європі (Лондон, Париж), промислові міста Європи (Манчестер, Рейн-Рур) та міста за межами Європи, які виконували логістичні функції (Буенос-Айрес, Шанхай та Калькутта) (Jacobs, 1984).

У новій світській системі відбувалися аналогічні процеси в Північній Америці, де Нью-Йорк функціонував як діловий і комерційний центр, доповнений промисловими містами виробничого поясу (Чикаго, Клівленд, Піттсбург, Детройт) і місцевими логістичними центрами поза основним ареалом на Заході (Денвер, Сан-Франциско) і Півдні (Атланта, Даллас) (Moisio, 2018). США вийшли з Другої світової війни з більш розгалуженою і потужною економікою, в той час, коли інші країни, сильно уражені війною, мали слабшу економіку. Це дозволило американським фірмам домінувати у світовій економіці в рамках «американізації», що значно вплинуло на розвиток європейської та японської економіки і формуванні там так званого «післявоєнного буму». Це мало два важливі аспекти (Henderson, 1980):

- провідні американські фірми стали відомі як «багатонаціональні корпорації» через наявність виробничих підрозділів, розташованих у різних країнах;
- провідні європейські фірми наслідували американську практику управління та технологічні досягнення.

Нью-Йорк став світовим фінансовим центром, а масове збільшення виробництва в США супроводжувалося розвитком масового споживання. Підвищення продуктивності праці призвело до зростання заробітної плати, рівня споживання, що викликало формування «суспільства багатих» (Galbraith, 1958). У містах США саме передмістя стало основним ландшафтом цих процесів (Wallerstein, 2011).

Тож, *друга хвиля глобалізації* мала майже всі сучасні ознаки та розвивалась як прогрес американізації. Прослідковуватися дві початкові тенденції, які були переважаючими:

- по-перше, до американських підприємств приєдналися фірми з інших країн, спочатку Західної Європи та Японії, а згодом - з багатьох інших країн, включаючи Китай;
- по-друге, фірми перетворилися на транснаціональні та навіть світові корпорації з власними глобальними стратегіями.

Початковим результатом третьої хвилі глобалізації став «новий міжнародний поділ праці» з перенесенням виробництва у країни «третього світу» (Sassen, 2005). Починаючи з 90-х років XX ст. глобалізація стала всеохоплюючою, через тогочасну політику США, розпад Радянського Союзу тощо (Scott, 2001). У цьому процесі комуністична китайська політика жорсткого зростання експорту, заснованого на дешевій робочій силі, призвела до найбільшого в історії міграційного потоку із сільських до міських населених пунктів, через що відбулась потужна трансформація традиційно сільськогосподарських територій до міського способу життя, що сформувало нову реальність на Сході (Taylor, 2011). Відбувся потужний перехід багатьох країн та регіонів від адміністративно-командної до ринкової системи. Транснаціональні корпорації вже виступають інструментом та частиною контролю і в цьому відношенні вони є антиринковими (Porter, 2001). Відбувається розвиток потужної глобальної інфраструктури, що створює «суспільство мереж» за М. Кастельсом (Castells, 1996). У наш час корпорації фактично інтегровані у саму структуру міст. Сучасна глобалізація є найінтенсивнішою з попередніх видів і характеризується безпрецедентним рівнем урбанізації. Відбувається стрімке збільшення кількості великих міст у різноманітних формах, сьогодні їх більше двох тисяч (Sassen, 2005). Отже, перші дві хвилі глобалізації були пов'язані з міждержавними відносинами та протікали фактично в центрі світових економічних процесів. На відміну від цього, третя (сучасна) хвиля глобалізації вирізняється інтенсивними проявами не тільки в економічно розвинених, а й у стагнуючих районах світу (Our World in Data, 2022).

За останні два десятиліття урбанізація під впливом глобалізаційних процесів вийшла далеко за межі політичних та адміністративних кордонів, меж міст, регіонів і навіть держав. Таким чином, формуються агломерації, що поглинають території міст та населених пунктів навколо них, які «функціонально об'єднані в єдину мережу» та «згруповані навколо одного чи кількох великих міст» (Fujita et al., 2001). Поширення урбанізації обумовлює виклик безпосередньо дефініції поняття «місто», що розуміється у вузькому сенсі як найбільш відповідна просторова сутність для розуміння організації суспільства у теперішній час. Співвідношення понять «агломерація», «світове місто» та «глобальне місто» викликає актуальні теоретичні дебати у світовій науковій літературі (Storper, 2015). Дійсно, значення

поняття «агломерація» та його використання дещо змінилось протягом ХХ століття. У 1950-х і 60-х роках поняття «агломерація» часто використовувалось у плануванні та регіональному розвитку для позначення взаємодії і розподілу праці між містами та прилеглими до них сільськими районами. Важливим розвитком цього напрямку була робота Дж. Джейкобс (Jacobs, 1984), в якій було представлено критичний погляд авторки на налагодження торговельних взаємозв'язків та виконано спробу встановлення кореляції товарного самозабезпечення міста з рівнем економічного розвитку. Концепція самозабезпечення регіону активно впроваджувалась в економічну

сферу та фактично стала орієнтиром для відродження концепцій агломераційного розвитку в 1990-х і 2000-х роках.

Концепція агломераційного розвитку має практичне застосування для аналізу та визначення різних форм організаційного впливу центральних міст. Зокрема, в рамках аналізу міських агломерацій виконується вимірювання просторового масштабу функціональних взаємодій типу центр-периферія (наприклад, ринки праці, логістика для поїздки на роботу тощо), оцінка економічних зисків від просторової агломерації, відображення появи нових структур регіонального співробітництва.

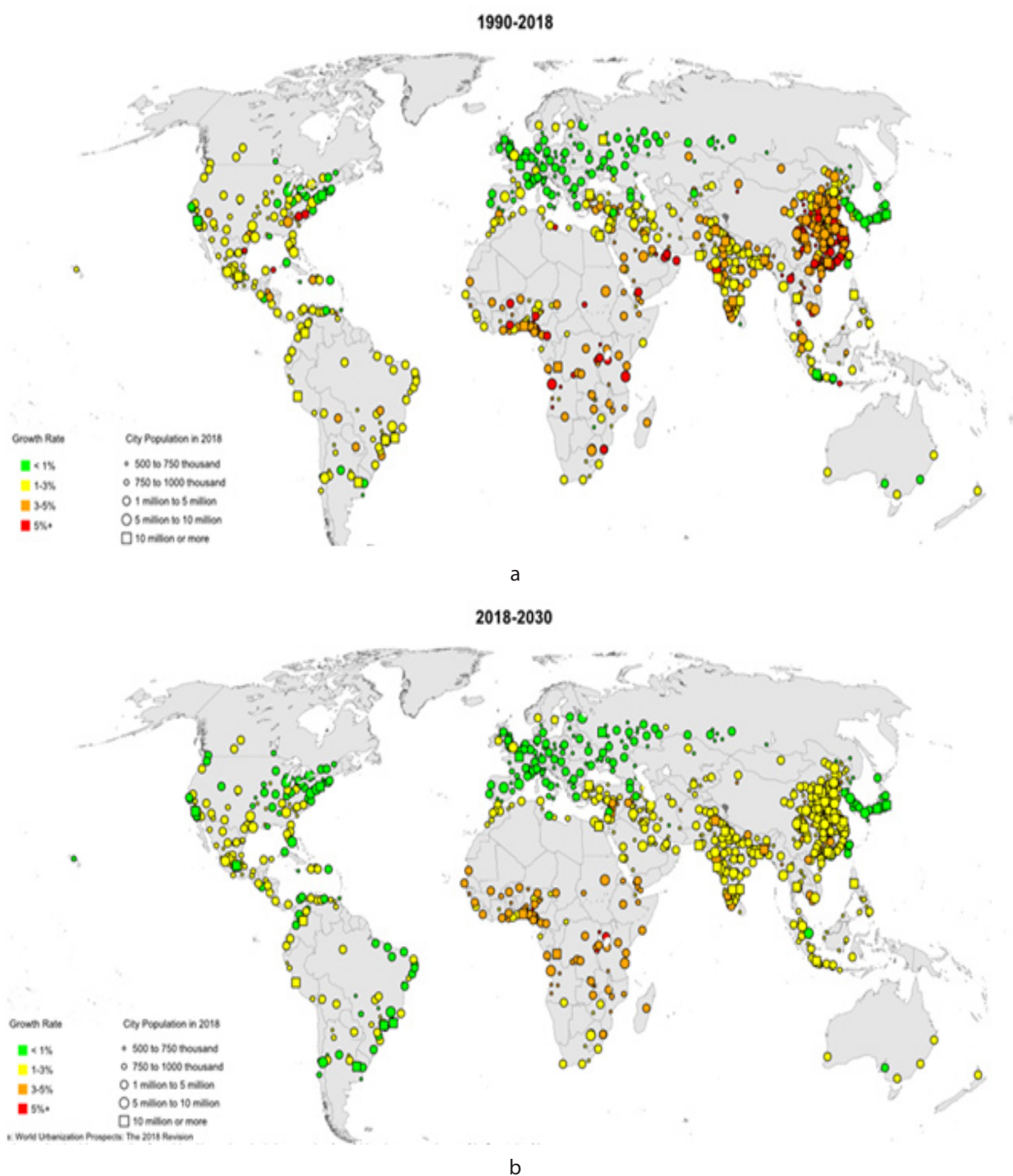


Рис. 1. Темпи росту світових агломерацій, 1990-2018 рр. (а), 2018-2030 рр. (б) (прогноз) (UN, 2020)

Таким чином, концепція агломераційного розвитку проявляється в численних заходах національної, міської та регіональної політики багатьох країн світу (Global Urbanization: Perspectives and Trends, 2020).

У процесі розвитку глобалізації агломерації все більше функціонують як просторова основа нової світової системи, що формується з кінця 1990-х років. Аналіз та перспективи розвитку світових агломерацій, спираючись на дані ООН, представлено на рис. 1.a, 1.b. (UN, 2020). Міські агломерації утворюють певну територіальну площину, що фактично перекриває просторову структуру міст та районів. Цей процес свідчить про те, що капітал, накопичений в епоху глобалізації, концентрується

саме навколо великих міських агломерацій, у деяких випадках не враховуючи національні інтереси та кордони держав. Важливим аспектом даного процесу є те, що глобалізація значною мірою опосередкована міжнародною системою розселення та сукупністю агломерацій, а не комплексом суверенних держав (Smith, 2020).

Поняття про глобальне місто або міську агломерацію виступає маркером, що визначає якісний перехід до інтенсивного міжміського сполучення, взаємодії та співпраці регіонів. У потужних глобальних агломераціях домінує певна комбінація фінансів та виробничих послуг, високотехнологічної індустрії та креативної економіки – як ключові вимоги

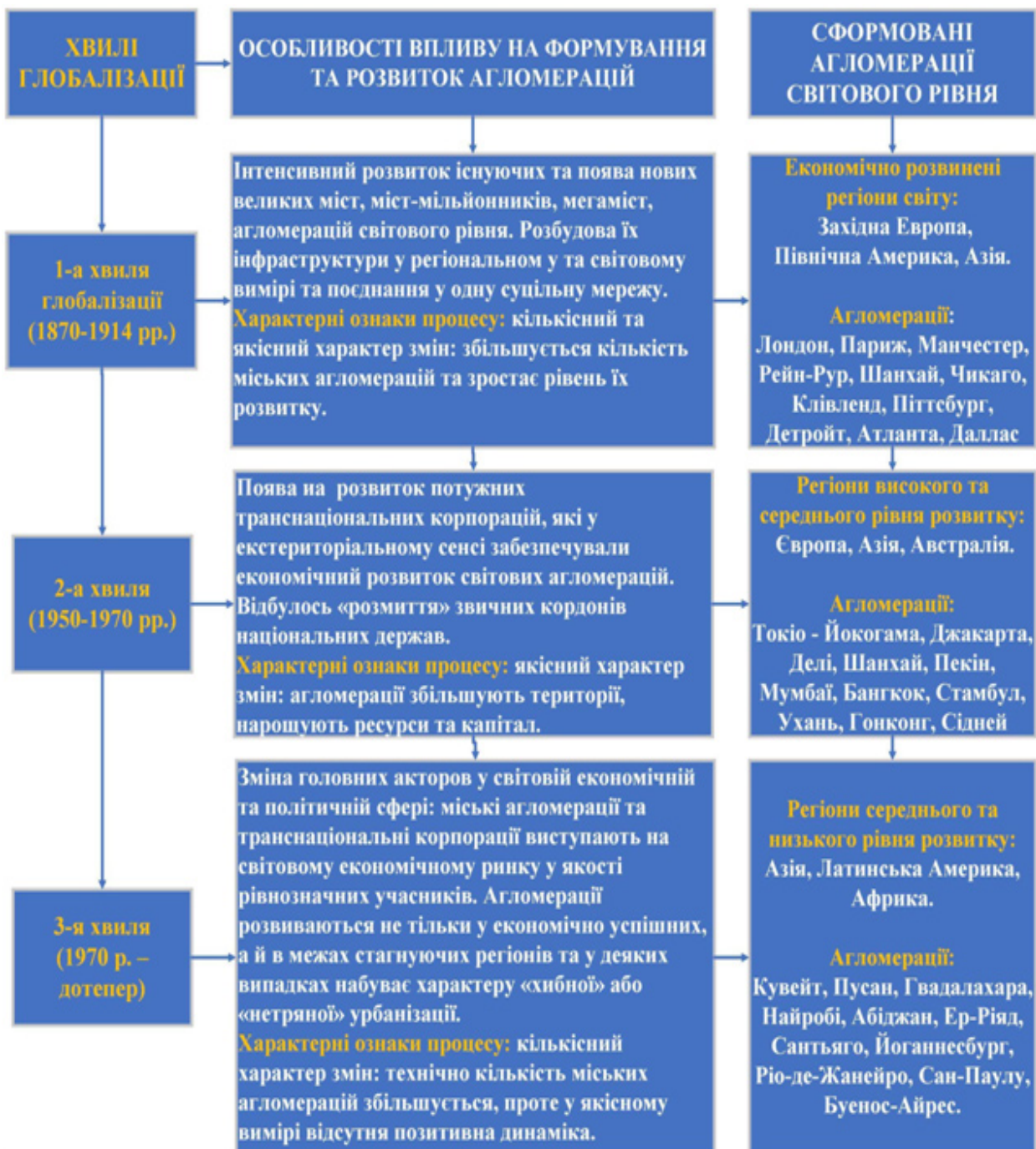


Рис. 2. Особливості впливу глобалізаційних процесів на формування та розвиток міських агломерацій (побудовано автором за даними: Hall, 2006, Childe, 2017, Moisis, 2018, Bai, 2019, Smith, 2020)

до накопичення потенціалу, зокрема людського капіталу і продуктивності праці. Зростання кількості агломерацій здебільшого пов'язано з розвитком агломераційних економік. Відповідно, формування агломерації сигналізує про посилення інтеграції багатьох видів економічної діяльності, починаючи від послуг і закінчуючи виробництвом (Scott, 2021). Зокрема йдеться про ідею М. Портера відносно просторової кластеризації (Porter, 2001) та пов'язану з нею появу регіональних виробничих комплексів або міських суперкластерів.

Методика дослідження та дані. Суспільна географія як міждисциплінарна наука з широким об'єктно-предметним полем дослідження використовує потужний різноманітний комплекс дослідницьких підходів, методів та прийомів, тощо. З огляду на багатоаспектність обраного об'єкта дослідження для отримання якісного та верифікованого результату важливим є використання комплексного наукового підходу, а саме: *системного підходу* з огляду на глобалізаційні прояви процесу урбанізації та системну структуру агломерації; *синергетичного підходу*, як модифікації системного, з огляду на здатність суспільно-географічних систем (які є відкритими, динамічними) до самоорганізації та саморозвитку на основі внутрішніх і зовнішніх зв'язків та впливів; *інформаційного підходу*, який дозволяє виявити роль інформації у розвитку міських агломерацій відповідно до інтенсивності та характеру впливу глобалізаційних процесів; *суспільно-географічного підходу* як найбільш комплексного, який забезпечує вивчення та аналіз просторово-часової складової розвитку агломерацій.

Для дослідження особливостей розвитку міських агломерацій в умовах сучасної глобалізації доречним є використання широкого комплексу методів, а саме: методи *індукції та дедукції* – для логічного осмислення та опрацювання наявних даних та відомостей щодо особливостей розвитку міських агломерацій; метод *порівняння* – для визначення рівня впливу глобалізаційних процесів на розвиток міських агломерацій, порівняння особливостей хвиль глобалізації у різні часи та періоди; метод *аналогії* – для прогнозування розвитку міських агломерацій у різних регіонах та країнах світу відповідно до прецедентного світового досвіду; методи *аналізу та синтезу* – для дослідження окремих складових урбанізаційного процесу та формування цілісного уявлення про особливості розвитку міських агломерацій в умовах сучасних глобалізаційних процесів; методи *систематизації* дозволяють виявити загальні та відмінні тенденції розвитку міських агломерацій в умовах сучасних глобалізаційних процесів; *математико-статистичні* – дозволяють опрацювати сформовані бази даних та розрахувати необхідні показники, які характеризують особливості розвитку міських агломерацій; *графічний та картографічний* – для візуалізації результатів опрацювання статистичної бази даних та розрахунку показників, які характеризують міські агломерації та міста, зокрема з використанням онлайн-ГІС.

Результати та їх обговорення. Відповідно до *трьох хвиль глобалізації*, прослідковується їхній вплив на розвиток існуючих та формування нових агломерацій світового рівня (рис. 2). Варто зауважити, що на рис. 2. агломерації визначено як приналежні до тієї або іншої групи саме завдяки виконанню нею глобальних функцій.

Кожна нова хвиля глобалізації частково зберігала та продовжувала тенденції попередніх, але відрізнялась, виходячи з економічних, політичних особливостей часу та просторових аспектів впливу. Зокрема, якщо перші дві хвилі мали здебільшого якісний характер, пов'язаний із підвищенням рівня розвитку міст розвинених регіонів світу, то третя хвиля глобалізації торкнулась також регіонів та країн, що розвиваються. Це викликало широкий спектр негативних наслідків, зокрема розширення зони нетрів, проблем голоду та нестачі питної води, поширення небезпечних хвороб тощо.

Зазначимо, що у наш час міста стають все більш експансивними, а площі міських районів світу зростають у середньому вдвічі швидше, ніж чисельність міського населення (Taylor, 2011). Важливим трендом сучасного розвитку міст є тенденція до розвитку міських агломерацій. Сьогодні в світі існує 19 міських агломерацій з населенням більше десяти мільйонів, а найбільша – Токіо-Йокогама має населення майже 40 мільйонів (Our World in Data, 2022). Аналізуючи чисельність населення, що мешкає у найбільших агломераціях світу (рис. 3), відзначаємо суттєву територіальну диференціацію. У значній частині Америки від 40 % до 50 % населення мешкає у великих міських агломераціях. У більшості інших країн Європи, Азії та Африки в агломераціях проживає 10-40 % населення. Є й країни, де поширення великих міст є незначним – наприклад, у Німеччині та Нідерландах менше 10 % населення проживає в містах із чисельністю населення понад мільйон осіб, незважаючи на високі показники урбанізації.

Отже, у системі «суспільство-природа-виробництво» з початку ХХ ст. відбувається новий етап розвитку, який характеризується глобальними міграційними рухами та перерозподілом виробничих, інформаційних, фінансових ресурсів, з їхньою концентрацією в існуючих «полюсах росту» або ж формуванням нових полюсів та центрів розвитку. Як уже зазначалося, агломерації у розрізі регіонів світу виникали доволі нерівномірно, найбільша їх кількість у США, Європі та Азії, з прискореними темпами розростаються агломерації у Африці та Латинській Америці (рис. 4).

Регіони світу істотно відрізняються за рівнем урбанізації. Враховуючи лише міське населення, бачимо, що географічні регіони також відрізняються за розподілом населення в ієрархії міських населених пунктів, зокрема за ступенем концентрації населення, що визначається як частка населення, що проживає в найбільших містах. Африка є найменш урбанізованим географічним регіоном (43 %), проте третім за чисельністю населення. Майже половина міського населення Африки зосереджена у міських

поселеннях з населенням менше 300 тис осіб (87 міста з населенням від 300 до 500 тис жителів), а у трьох мегаполісах та п'яти великих міст зосереджено лише 14 % міського населення.

В Азії проживає найбільша частка міського населення світу, а майже 50 % території займають міста. Порівняно з Африкою, в Азії представлено інший розподіл міського розселення за рангами міст. У той час, як близько половини міських жителів проживає в міських поселеннях з населенням менше 500 тис жителів (45 %), частка мешканців малих міст також є відносно високою. Майже кожен четвертий тут живе в мегаполісах або великих містах з населенням від п'яти до десяти мільйонів, включаючи вісім із десяти найбільших міст світу. Нараховується ще понад 580 міст з населенням від 500 тис до п'яти мільйонів, де проживає приблизно 30 % населення. Така модель міст робить Азію одним із регіонів із досить рівномірним розподілом міського населення порівняно з іншими географічними регіонами світу.

Європа є високоурбанізованим регіоном та посідає друге місце за часткою міського населення у світі. Серед усіх географічних регіонів Європа виділяється низькою концентрацією великих міст, бо майже дві третини її міських жителів проживають у міських поселеннях і містах з населенням менше 500 тис осіб. Сьогодні у двох мегаполісах і чотирьох великих містах проживає майже 50 мільйонів людей, що становить 9 % міського населення.

Латинська Америка та Карибський басейн є четвертим за чисельністю міського населення у світі

і одним із найбільш урбанізованих географічних регіонів. Модель концентрації населення в містах можна порівняти з Азією, оскільки тут відзначається відносно рівномірний розподіл за класами розміру. Крім того, Латинська Америка та Карибський басейн відрізняються особливою роллю своїх мегаполісів, оскільки загалом у них проживає 18% міського населення, що є найвищою часткою серед усіх географічних регіонів світу.

Північна Америка є регіоном з найвищим відсотком міського населення в світі. Міське населення Північної Америки тяжіє до вищих класів міської ієрархії, що робить цей регіон прикладом високої міської концентрації населення. В мегаполісах проживає 27 % міського населення, а ще 29% проживає в 41 місті середнього розміру. У нижній частині ієрархії менше однієї чверті населення проживає в міських поселеннях з населенням менше 300 тис. осіб.

Океанія є найменшою за кількістю міського населення і має своєрідне розміщення. Більшість міського населення (60%) проживає в шести середніх містах, а решта 40% припадає на найменші міські поселення.

Проведений аналіз розподілу міського населення за групами доходів у країнах відповідно до концентрації населення в містах і рівнями їх доходу дозволяє виділити деякі аспекти (рис. 5).

Класифікація країн за рівнем доходу базується на валовому національному доході на душу населення. У 1970 році країни з високим рівнем доходу мали

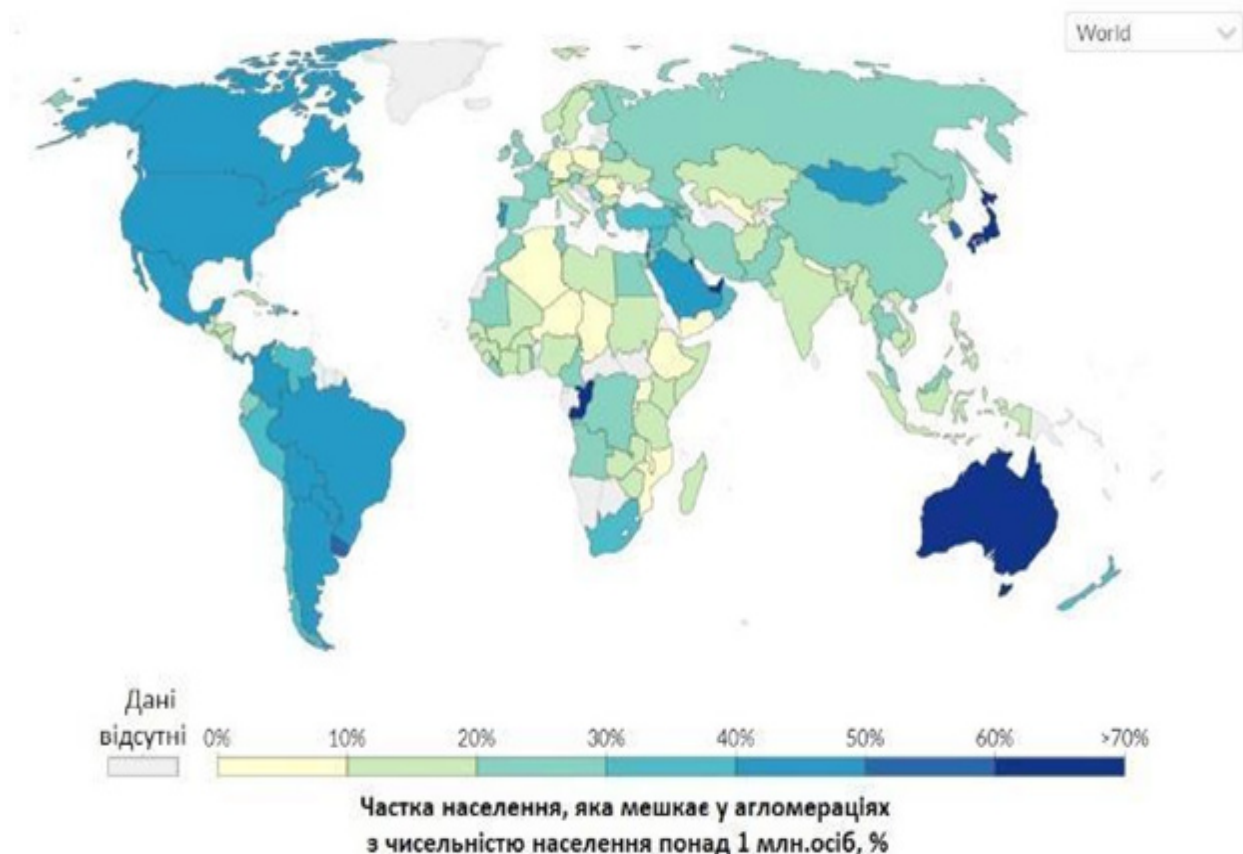


Рис. 3. Чисельність населення світових агломерацій у 2020 р. (у розрізі країн світу) (UN, 2020)

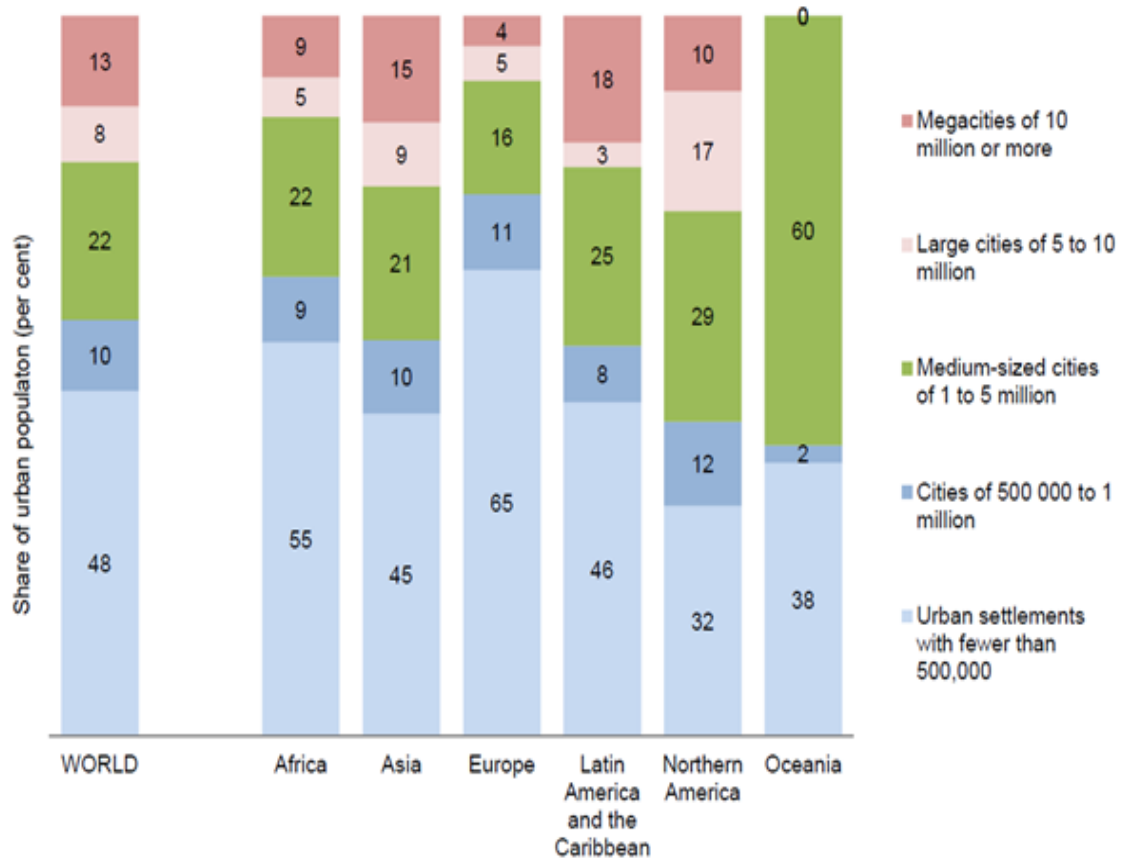


Рис. 4. Міське населення за регіонами світу та розмірним класом міського поселення (UN, 2020)

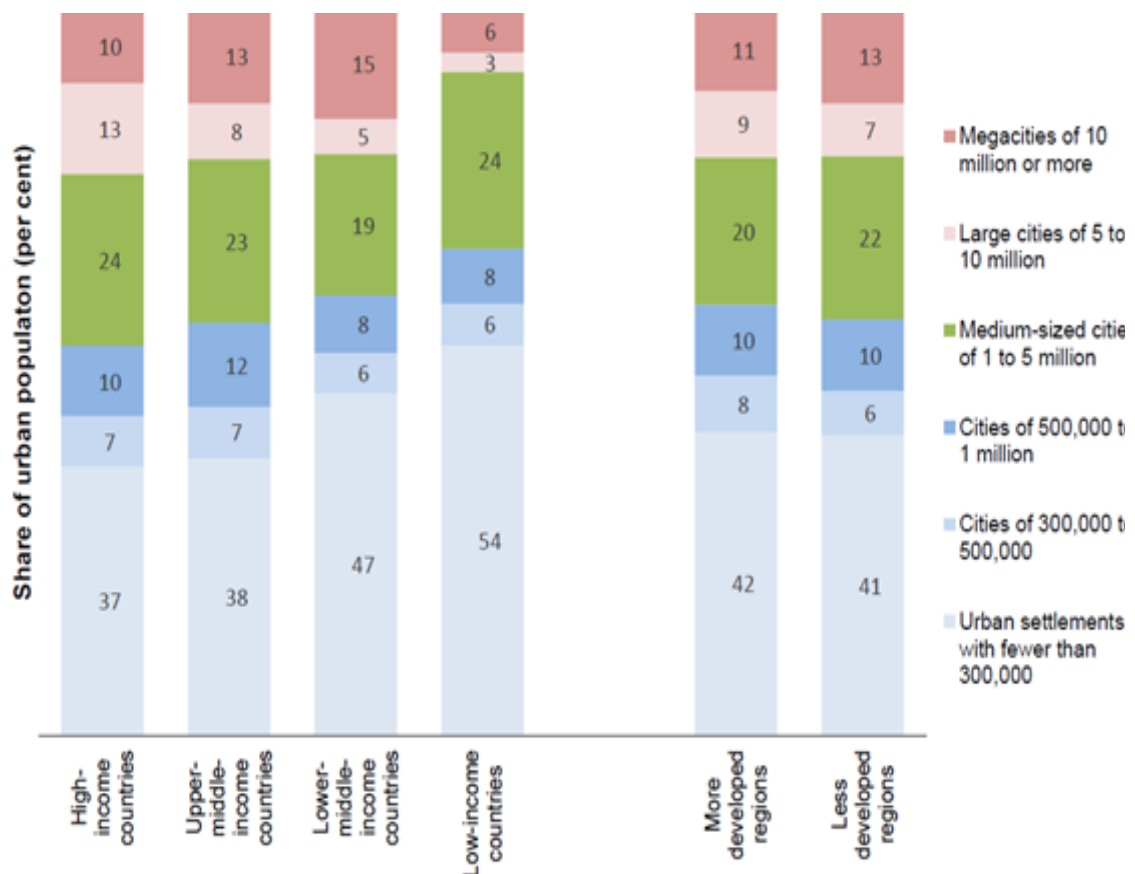


Рис. 5. Міське населення світу відповідно до рівня розвитку країни проживання та типу населеного пункту, 2020 рік (UN, 2020)

три мегаполіси: Токіо, Нью-Йорк і Осаку. У країнах з низьким рівнем доходу, найбільшими містами були: Кіншаса (Демократична Республіка Конго), Пхеньян (КНДР), Аддіс-Абеба (Ефіопія) та Дакар (Сенегал). Сьогодні більшість мегаполісів розташовані в країнах із середнім рівнем доходу, проте країни із низьким рівнем доходу також мають великі міста та мегаміста, утворені здебільшого за рахунок нетривалої урбанізації.

Отже, якщо до XX століття великі агломерації формувались здебільшого у розвинених країнах та регіонах світу за рахунок наявного ресурсного, економічного потенціалу, то тепер процеси інтенсивного агломерування притаманні містам і країнам, що розвиваються. Значне збільшення кількості міст і агломерацій в країнах низького рівня розвитку призводить до появи та загострення в них проблем глобального характеру. Це питання війни і миру, зростання захворюваності, відсутності багатьох елементарних умов життєдіяльності, надмірного забруднення оточуючого середовища, тощо, які набувають катастрофічного масштабу.

Висновки. У даному дослідженні проведено аналіз особливостей формування та розвитку міських агломерацій в умовах впливу процесів глобалізації. Дана тематика лежить у предметно-об'єктній області досліджень суспільної географії. На основі проведеного аналізу попередніх досліджень встановлено, що питання міських агломерацій в умовах глобалізації було висвітлено у роботах фахівців з регіонального планування та фахівців з суспільної географії, тощо.

Історично сформовано три потужні хвилі глобалізації. Перша половина XX століття – глобалізація характеризувалась стрімким розвитком міст (зокрема безпрецедентним розвитком великих міст та мегаміст), інтенсивною індустріалізацією, розбудовою транспортної інфраструктури тощо. Друга хвиля урбанізації (друга половина XX століття) була ознаменована формуванням транснаціональних та трансконтинентальних глобальних корпорацій. Особливістю цього етапу стало перенесення «брудних» виробництв на територію країн третього світу. Третя хвиля глобалізації розпочалась у XXI столітті і триває дотепер. Головною особливістю даного періоду є те, що урбанізація під впливом глобалізаційних процесів вийшла далеко за межі геополітичних та адміністративних кордонів, меж міст, регіонів і держав світу. Міські агломерації

світового рівня відіграють важливу роль у сучасних просторових трансформаціях та у всіх без виключення процесах, що відбуваються на планеті. Але, разом зі стрімким розвитком міських територій окрім позитивних проявів, зазначені процеси негативно впливають на розвиток глобального суспільства, викликаючи низку сучасних катастрофічних проблем на планеті, зокрема перенаселення певних територій, міграції, надмірну урбанізацію, соціально-економічну нерівність розвитку, нестачу питної води тощо. Мова йде про загострення соціально-геоекологічної кризи, яка охоплює всі країни світу, незалежно від рівня та стану їхнього розвитку. Особливо загострює вказані проблеми швидкий ріст агломерацій у країнах, що розвиваються. Незважаючи на те, що урбанізація, визначена як зростання населення в міських районах, зумовленого економічним розвитком, нетрива урбанізація також нарощує свої темпи. Змінюється і географічний вимір прояву урбанізаційних процесів, зокрема за рахунок більш швидкого розростання міст Азії, Латинської Америки та Африки.

В аспекті інтенсифікації глобалізаційних процесів та їхніх наслідків, відбувається розширення об'єктно-предметного поля дослідження суспільної географії. У сучасним умовах все більшого значення набувають процеси глобалізації та стимульований ними розвиток агломерацій також для країн Східної Європи, певна когорта яких наразі знаходиться у стані активної трансформації економічної та просторової структури на шляху до європейської інтеграції. Безумовно, у цих країнах також відбувається інтенсивний (і часом неконтрольований) розвиток міських агломерацій, який утворює широкий спектр викликів відносно можливостей сталого розвитку, інфраструктурного та ресурсного забезпечення агломерованих територій тощо. Для визначення проблем та перспектив розвитку міських агломерацій у країнах Східної Європи, зокрема в Україні, важливо знати та розуміти алгоритми трансформації та фактори, що їх зумовлюють. З точки зору суспільної географії, враховуючи її міждисциплінарність, можливість використання різноманітних методів та підходів, наявність фахівців високого рівня важливим завданням залишається розробка моделі структури та функціонування агломерацій, яка має бути в основі регіональної політики та стратегій регіонального розвитку. Саме на це будуть спрямовані подальші дослідження та публікації автора.

References:

- Angel, S., Parent, J., Civco, D. L., Blei, A., & Potere, D. (2011). The dimensions of global urban expansion: estimates and projections for all countries. *Progress in Planning*, 72(2), 53-107.
- Bai, X. (2019). Landscape urbanization and economic growth: positive feedbacks and sustainability dilemmas. *Environmental Science & Technology*, 46, 132-139.
- Berry, B. (2008). Urbanization. In *Urban Ecology* (pp. 25-48). Boston, MA: Springer.
- Boudeville, J. (1966). *Problems of Regional Economic Planning*. Edinburg, 208 p.
- Castells, M. (1996). *The Rise of the Network Society*. Cambridge, MA: Blackwell.
- Chandler, T. (1987). *Four Thousand Years of Urban Growth: An Historical Census*. Lewiston, St. David's University Press.

- Childe, V. (2017). The Urban Revolution. *Town Planning Review*, 21(1), 3-17.
- Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. (2001) *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge, Massachussettes: The MIT Press.
- Galbraith, D. K. (1958). *The Affluent Society*. Cambridge: The Riverside Press.
- Geddes, P. (1915). *Cities in Evolution*. London: Williams & Norgate.
- Global Urbanization: Perspectives and Trends at: https://www.researchgate.net/publication/324896938_Global_Urbanization_Perspectives_and_Trends
- Hall, P., & Pain, K. (2006). *The Polycentric Metropolis: Learning from Megacity Regions in Europe*. London: Earthscan.
- Henderson, V. (1980). *The effects of urban concentration on economic growth*. *American Economic Review*, 70 (5), 894-910.
- Jacobs, J. (1984). *Cities and the Wealth of Nations*. New York: Random House.
- Mackinder, H. J. (1904). The geographical pivot of history. *The Geographical Journal*, 23(4), 421-437.
- Moisio, S., & Jonas, A. E. G. (2018). *City-regions and city-regionalism*. *Handbook on the Geographies of Regions and Territories*, 285-297.
- Mumford, W., Guitteau, W. (1942). *History and Geography of Ohio*. Ginn and Company.
- Nemets, K., Segida, K., Nemets, L., Kravchenko, K., Kobylin, P., Telebeneva, E., & Klyuchko, L. (2022). Methodology of human-geographical researches: contemporary approaches and methods. *Bulletin of V. N. Kharkiv National University. Karazina, series «Geology. Geography. Ecology»*, 56, 143-158.
- Our World in Data at: <https://ourworldindata.org/urbanization>
- Porter, M. (2001). Regions and the new economics of competition. In A. J. Scott (Ed.), *Global City-Regions: Trends, Theory, Policy* (pp. 139-157). Oxford: Oxford University Press.
- Sassen, S. (2005). The global city: Introducing a concept. *The Brown Journal of World Affairs*, XI (2), 27-43.
- Scott, A.J. (2001). Globalisation and the rise of city-regions. *European Planning Studies*, 9, 813-824.
- Smith, N. (2020). New Globalism. New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy. *Antipode*, 34(3), 427-450.
- Storper, M. (1997). *The Regional World: Territorial Development in a Global Economy*. New York: Guilford Press.
- Storper, M. (2013). *Keys to the City*. Princeton: Princeton University Press.
- Taylor, P. (2011). World city networks: Measurement, social organization, global governance, and structural change. In M. Amen, N. J. Toly, P. Mccarney, & K. Segbers (Eds.), *Cities and Global Governance* (201-216). Ashgate: Farnham.
- UN 2020. World Population Prospects. Available at: <https://population.un.org/wup/>
- Wallerstein, I. (2011). *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. New York: University of California Press.
- Weber, M. (2012). *Economy and Society*. Transl. from German by M. Kushnir. Kyiv: Vsesvit. [In Ukrainian].
- Williamson, J. G. (1996). Globalization, Convergence, and History. *Journal of Economic History*, 56(2), 277-306.

ЗМІСТ

Наукові статті

Денисенко О.	Транзитність і трансформації міського простору у пострадянській перспективі: підходи та концептуалізація.	6
Запотоцький С., Телешман В.	Фінансова спроможність територіальних громад Чернівецької області ..	14
Пугач С., Яроменко О., Миронець Н.	Просторові особливості функціонування мережі автомобільних доріг у Західній Україні.	26
Провотар Н., Волкова А.	Диверсифікація соціально-економічного та просторового розвитку малого монофункціонального міста – кейс міста Южне, Україна.	32
Глибовець В., Баснін Б.	Суспільно-географічна оцінка проблем та перспектив розвитку туризму у місті Володимир, Україна	44
Мельничук А., Лошицька В., Гнатюк С., Огійчук Н., Пісоцька К., Баришполь С.	Концепція інтегрованого розвитку території територіальної громади як інструмент стратегічного управління	61
Кравченко К.	Особливості розвитку міських агломерацій в умовах сучасної глобалізації. .	72

CONTENTS

Scientific Papers

Denysenko O.	Transition and Urban Transformations in Post-Soviet Perspective: Approaches and Conceptualization.	6
Zapototskyi S., Teleshman V.	Financial Capacity of Territorial Communities in Chernivtsi Region.	14
Puhach S., Yaromenko O., Myronets N.	Spatial Features of the Road Network in Western Ukraine.	26
Provotar N., Volkova A.	Diversification of the Socio-Economic and Spatial Development of a Small Mono-Functional City – the Case of the City of Yuzhne, Ukraine	32
Glybovets V., Basnin B.	Tourism Development in the City of Volodymyr, Ukraine: Socio-Geographic Assessment	44
Melnychuk A., Loshytska V., Hnatiuk S., Ohiichuk N., Pisotska K., Baryshpol S.	The Concept of Integrated Development of the Territory of the Territorial Community as a Tool of Strategic Management	61
Kravchenko K.	Features of the Urban Agglomerations Development in the Conditions of Contemporary Globalization.	72

Наукове видання

ЕКОНОМІЧНА ТА СОЦІАЛЬНА ГЕОГРАФІЯ
EKONOMICHNA TA SOTSIALNA GEOGRAFIYA

Випуск 87

Підписано до друку 30.06.2022 р.
Авт. друк. арк. 8,3. Обл.-вид. арк. 8,6. Наклад: 300 прим.

Надруковано Методичка.in.ua
02100, м. Київ, вул. Будівельників 32/2, оф. 2
тел.: +38 (044) 561-95-31, +38 (067) 506-57-55

Головний редактор: К. Мезенцев.

Відповідальний редактор-секретар: О. Гнатюк.

Верстка і художнє оформлення: О. Гнатюк, Т. Данилюк

До уваги авторів

Інформацію для авторів, зокрема, вимоги до оформлення та подання статей, процедуру розгляду публікацій, рекомендації для авторів та етичні зобов'язання можна переглянути на офіційному веб-сайті журналу: <http://bulletin-esgeograph.org.ua>

Автори опублікованих статей несуть відповідальність за оригінальність та авторську автентичність опублікованих творів, підбір і точність наведених фактів, цифр, цитат, географічних назв, власних імен людей, повноту і достовірність наведених матеріалів, посилань на літературні джерела та інших відомостей. Редакційна колегія журналу може не поділяти думку авторів. Прийняті до друку статті проходять, за необхідності, наукове та літературне редагування.