

**Київський національний університет
імені Тараса Шевченка**

ISSN 2413-7154 (Print)
ISSN 2413-7553 (Online)

**ЕКОНОМІЧНА
ТА СОЦІАЛЬНА
ГЕОГРАФІЯ**

**Випуск 90
2023**

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА

ЕКОНОМІЧНА ТА СОЦІАЛЬНА ГЕОГРАФІЯ

НАУКОВИЙ ЖУРНАЛ

Заснований у 1966 р.

ВИПУСК 90

Видано до 90-річчя кафедри економічної та соціальної географії
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Київ-2023

TARAS SHEVCHENKO
NATIONAL UNIVERSITY OF KYIV

EKONOMICHNA TA SOTSIALNA GEOGRAFIYA

SCIENTIFIC JOURNAL

Since 1966

VOLUME 90

Published for the 90th anniversary of the Department of Economic and Social Geography,
Taras Shevchenko National University of Kyiv

Kyiv-2023

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.]. 2023. Вип. 90. 80 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 Кохановського, 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*

Провотар Н.І., 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, 2023

Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya: K. Mezentsev, O. Gnatiuk, et al. (Eds.), 2023, Vol. 90, 80 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*

Nataliia PROVOTAR, *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, 2023

ЖІНОЧЕ ЛІДЕРСТВО ЯК ІНДИКАТОР ЗМІН ПОЛІТИКО-ГЕОГРАФІЧНОГО СЕРЕДОВИЩА У КРАЇНАХ ЛАТИНСЬКОЇ АМЕРИКИ

Тетяна ЗЕЛЕНСЬКА, Юліан *БРАЙЧЕВСЬКИЙ

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна
**yulian_braychevskyy@knu.ua*

Анотація:

У статті розглянуто тенденцію розширення жіночого лідерства у країнах Латинської Америки. Розкривається актуальність гендерних географічних досліджень, розкрито методичні підходи до регіонального та країнознавчого аналізу гендерного спрямування. На основі матеріалів міжнародних організацій, включаючи Світовий Банк, проаналізовано загальну тенденцію змін гендерного балансу, зафіксовано тренд щодо посилення ролі жінок у політиці регіону Латинської Америки, як на рівні вищих законодавчих органів, так і на рівні голів держав (президентів). Даний тренд вирізняє Латинську Америку з-поміж інших макрорегіонів світу. Проведено порівняльний аналіз кейсів жіночого президентства у Аргентині, Чилі, Бразилії та Коста-Риці – у державах, що можуть краще розкрити суспільно-політичний контекст, у якому відбувається посилення жіночого лідерства. Аналізуються та порівнюються біографії, шлях до перемоги та особливості політичних курсів жінок-президентів у цих країнах. Стверджується, що зростання представництва жінок у політиках країн латиноамериканського регіону, як на рівні парламентів так і на рівні голів держав, свідчить про глибинні зміни у політичній культурі Латинської Америки у період після завершення Холодної війни, зокрема про подолання культури мачизму та маскулінності у політичному житті.

Ключові слова: політична географія, гендер, жіноче лідерство, Латинська Америка.

WOMEN'S LEADERSHIP AS AN INDICATOR OF CHANGES IN THE POLITICAL-GEOGRAPHIC ENVIRONMENT IN THE LATIN AMERICAN COUNTRIES

Tetiana ZELENSKA, *Yulian BRAYCHEVSKYY

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine
**yulian_braychevskyy@knu.ua*

Abstract:

In this article we address the phenomenon of the spreading female leadership in Latin American politics. Stressing the overall importance of gender studies in geography, we pay special attention to theories and methodological approaches in regional and country studies with the focus on gender issues. Based on the data from international organizations, including the World Bank we discuss the general trends in gender balance in Latin America against the average background of the world and other macro-regions, and then we analyze differences among individual Latin American countries. We compare women's representation in national parliaments, specifically focusing on the women's proportion growth rate. Then we discuss individual biography and political course cases of the female presidents of Argentina, Chile, Brazil, and Costa-Rica as those countries can shed more light onto the overall social and political context, in which women take the highest political positions in Latin American region. Those cases demonstrate that women in all four countries have opportunities to develop a full-fledged political career and their ascendance to power is not accidental. The cases of Michelle Bachelet in Chile and Laura Chinchilla in Costa-Rica contradict patrimonial stereotypes common for Latin America's countries in regard to women in politics being protégés of powerful male politicians. We come to the conclusion that growing women's representation in national level legislative bodies and presidential posts reveal more profound changes in social structure and values in Latin American societies. In particular, we believe that the culture of "machismo" or masculinity gives way to the changes caused by modernization and shifts in social and economic development of Latin American countries, shifting towards semi-periphery of the world-system.

Key words: political geography, gender, women's leadership, Latin America.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2023.90.6-16>

UDC: 911.3:32+305 (7/8)

Актуальність дослідження. Зростання ролі жіночого лідерства у сфері державного управління є глобальним трендом сучасності, що виступає індикатором якісних суспільних перетворень і подолання гендерної нерівності у більшості країн світу. Активна участь жінок у суспільно-політичному житті забезпечує більш повне демократичне представництво інтересів та проблем жіночого електорату, а також зазвичай пов'язане із розширенням політичного порядку денного за рахунок питань соціальної справедливості. Тож не випадково стрімке зростання жіночої участі у політиці держав Латинської Америки збіглося з так званою «рожевою хвилею» – загальним трендом серед латиноамериканських країн, де шляхом демократичних змін до влади приходили уряди, що орієнтувалися на ідеї прогресивних суспільних змін, подолання корупції та соціальної нерівності. Окрім констатації факту зростання жіночого представництва в урядових структурах латиноамериканських країн актуальним лишається питання аналізу змін у політичній культурі та ширше, чинників суспільно-географічного середовища, що призвели до таких гендерних зрушень. Крім того, вивчення досвіду країн Латинської Америки, регіону, що в останні десятиріччя є лідером за динамікою зростання жіночої участі у політичних процесах, може бути цікавим і актуальним в Україні, що прагне долучитися до найкращих світових практик державного врядування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Гендерна та феміністична географія набули широкого поширення у зарубіжній суспільній географії наприкінці ХХ ст. Так, серед найбільш значимих можна відмітити доробок McDowell (2016), Rose (2009), Sharp (2009), та ін. Загалом, зазначені праці відображають проблематику критичної географії і підіймають питання гендерної ієрархії поряд із проблемами расової, класової та неоколоніальної несправедливості. Розвиток гендерної географії як наукового напрямку, а також прикладні аспекти територіальних гендерних диспропорцій в Україні вже тривалий час привертають увагу вітчизняних дослідників. Зокрема можна виділити праці К. Мезенцева (Mezentsev, 2009), Н. Мезенцевої та О. Кривець (Mezentseva & Kryvets, 2013a, 2013b), а також Л. Немець та О. Ткаченко (Niemets & Tkachenko, 2008). Розвиток українських гендерно-географічних студій країнознавчого спрямування поки що перебуває у зародковому стані. Цей напрям представлений лише поодинокими працями (наприклад В. Кононенко (Kononenko, 2023) аналізує економічні аспекти гендерної нерівності в Республіці Корея). Окремі роботи, присвячені проблематиці гендерного аналізу за регіонами світу, проведено представниками суміжних з географією суспільних наук (наприклад Bryniuk, 2023; Bohdanova & Shpakovska, 2017). Зокрема, Bohdanova & Shpakovska (2017) торкаються теми жіночого політичного лідерства у країнах Латинської Америки. Окремо слід зазначити, що важливу роль у розумінні

сучасних світових та регіональних тенденцій гендерного представництва у політичних системах країн світу відіграють аналітичні публікації і бази даних міжнародних організацій (Inter-Parliamentary Union, 2022; Inter-Parliamentary Union, 2023; World Bank Data, 2023; Women in Politics, 2023 та ін.).

З методологічної точки зору цікавим є історико-культурологічний аналіз «лівого повороту» у країнах Латинської Америки (Kosmyna, 2017), де простежується формування ціннісних орієнтацій широких верств населення країн Латинської Америки з часів колонізації регіону європейцями і впродовж подальших століть формування господарських, соціальних та політичних структур. В. Космина (Kosmyna, 2017) робить цікаве спостереження: ліва ідеологія не є новим явищем для Латинської Америки. Водночас, якщо в середині ХХ ст. поширення лівих ідеологій було спричинене переважно зовнішнім впливом СРСР, то тенденція приходу до влади урядів відносно лівої орієнтації у перших двох декадах ХХІ ст. відбувається під впливом вже внутрішньо-регіональних чинників. На нашу думку, таким же чином, тобто з позицій впливу внутрішньо-регіонального суспільно-географічного середовища, потрібно розглядати і гендерне зрушення у політичних структурах латиноамериканського регіону.

Мета. Метою даної роботи є провести географічний аналіз жіночого представництва у політичних структурах країн Латинської Америки на рівні національного врядування, зокрема щодо представництва у парламентах та на рівні голів держав, а також робиться спроба простежити взаємний вплив стрімкого зростання участі жінок у політичному житті держав латиноамериканського регіону і якісними змінами суспільно-географічного (зокрема соціокультурного) середовища, що призводить до трансформації політичної культури. Зокрема, на тлі загального аналізу статистики участі жінок у роботі вищих законодавчих органів, в статті пропонується розглянути окремі кейси кар'єри та політичного курсу жінок-лідерів держав, що обіймали президентські посади у латиноамериканському регіоні у перших двох декадах ХХІ ст.

Методика та методологія. Методологічно ця робота знаходиться на стику проблемного країнознавства, гендерної географії, політичної географії та соціально-політичних студій. В основу аналізу покладено хорологічну традицію бачення регіону як просторово окресленої системи взаємопов'язаних компонентів фізико- та суспільно-географічного середовища, що взаємопроникають і впливають одне на одного. Географія гендерної репрезентації, таким чином, розглядається одночасно і як результат впливу суспільно-географічного (зокрема соціокультурного) середовища певної території, так і як чинник, що зрештою сам впливає на формування цього середовища. З метою кращого розуміння стану і особливості участі жінок у політичних процесах країн Латинської Америки, у цій статті використовується кейс-аналіз політичного

шляху та політичного курсу жінок-президентів Аргентини, Чилі, Бразилії та Коста-Рики, котрий, на нашу думку, повніше розкриває особливості конкурентного політичного середовища, мотивації та ефектів жіночого лідерства як у рамках «лівого повороту», так і у ширшому суспільно-географічному контексті. Кейс-аналіз окремих країн доповнюється методикою порівняльного країнознавства, що дозволяє простежити спільні та відмінні риси, в даному випадку, щодо загального суспільного контексту участі жінок у роботі вищих керівних державних органів.

Виклад основних результатів дослідження. Загальним трендом з середини ХХ ст. стало розширення політичного представництва жінок в урядових структурах більшості країн світу. Сприяння та підтримка долучення жінок до сфери державного управління стало частиною політики соціального та політичного розвитку на рівні міжнародних організацій, включно із ООН. Відповідно, на сьогодні налагоджено моніторинг щодо стану жіночого представництва у політиці для відстеження світових, регіональних та національних трендів. Слід наголосити, що говорячи про жіноче представництво у державному управлінні, мова йде не стільки про загальну кількість зайнятих у даній сфері, скільки про займані керівні посади, або посади, що передбачають реальну владу та/або можливість ухвалювати управлінські рішення. Тому, головним чином, аналіз в цій статті базується на двох індикаторах: представництво жінок у парламентах та випадки, коли жінки обіймали посаду голови держави (у Латинській Америці – посаду президента країни).

Хоча ідеологія феміністичного руху найбільше поширена у країнах Заходу, останні десятиріччя свідчать про передову роль країн, що розвиваються

у зазначеному питанні. Світовий банк (World Bank, 2023) наводить дані щодо частки жінок у парламентах країн світу (у нижніх палатах у випадку двопалатних парламентів). Як видно із переліку країн-лідерів за цим показником (станом на 2022 рік), дев'ять із п'ятнадцяти країн є такими, що розвиваються (табл. 1). Шість (абсолютна більшість) – відносяться до регіону Латинської Америки. Серед країн Європи до п'ятнадцяти лідерів потрапили лише Ісландія, Андорра, Швеція, Фінляндія та Норвегія. Якщо не рахувати державу-карлика Андорру, то Європа представлена виключно Скандинавськими країнами та Ісландією. Країни, відомі активними феміністичними рухами, займають набагато скромніші позиції, наприклад США займає 81-е місце, Канада – 72-е, Велика Британія – 51-е, Німеччина – 50-е. Таким чином, можна констатувати факт, що країни що розвиваються загалом і Латинська Америка як регіон зокрема мають кращі показники жіночого представництва у вищих законодавчих органах.

Якщо згрупувати дані на макрорегіональному рівні, також можна простежити лідерство саме Латино-Американського регіону, де частка жінок у парламенті, станом на 2022 рік, на 5 відсоткових пунктів перевищує середній рівень країн Європейського Союзу (ЄС) та Організації економічного співробітництва та розвитку (ОЕСР). Цікаво, що високий рівень жіночого представництва у законотворчих органах спостерігається також у країнах Східної та Південної Африки. Натомість країни Центральної Європи та Балтійські держави, а також країни Азії відзначається набагато скромнішими показниками (табл. 2). Окрім статичного розподілу частки жінок у парламентах країн світу цікавим є відстеження трендів. У табл. 2 також представлено показник середньорічного зростання

Таблиця 1

Частка жінок у парламентах: країни лідери, % (World Bank, 2023)

№ п/п	Країна	Рік				
		2002	2007	2012	2017	2022
1	Руанда	25,68	48,75	56,25	61,25	61,25
2	Куба	27,62	35,96	45,22	48,86	53,41
3	Нікарагуа	20,65	18,48	40,22	45,65	51,65
4	Нова Зеландія	29,17	33,06	32,23	38,33	50,42
5	Об'єднані Арабські Емірати	0,00	22,50	17,50	22,50	50,00
6	Мексика	16,00	23,20	36,80	42,60	50,00
7	Ісландія	34,92	33,33	39,68	38,10	47,62
8	Коста-Рика	35,09	36,84	38,60	35,09	47,37
9	Південно-Африканська Республіка	29,82	33,00	42,25	41,84	46,50
10	Андорра	14,29	28,57	50,00	32,14	46,43
11	Швеція	44,99	46,99	44,70	43,55	46,42
12	Болівія	18,46	16,92	25,38	53,08	46,15
13	Фінляндія	36,50	41,50	42,50	42,00	45,50
14	Норвегія	36,36	36,09	39,64	41,42	44,97
15	Аргентина	30,74	40,00	37,35	38,13	44,75

Таблиця 2

Представництво жінок у парламентах країн світу, згрупованих за макрорегіонами за методикою Світового Банку (World Bank, 2023)

Макрорегіон	Рік					Середньорічний темп зростання, п.п./рік
	2002	2007	2012	2017	2022	
Латинська Америка і Карибський регіон	16,12	21,11	24,49	29,74	35,73	0,98
Східна та Південна Африка	16,66	20,23	25,02	28,71	30,52	0,69
ОЕСР	19,24	22,24	25,03	28,87	32,52	0,66
Європа та Центральна Азія	18,34	21,01	23,75	27,39	30,92	0,63
Європейський Союз	20,28	23,88	26,04	29,79	32,58	0,61
Близький Схід та Північна Африка	5,90	8,35	13,15	16,30	17,49	0,58
Західна та Центральна Африка	7,94	12,31	13,64	15,28	19,18	0,56
Світ	15,20	17,87	20,76	23,59	26,47	0,56
Малі країни Карибського басейну	14,62	18,10	16,18	21,25	25,90	0,56
Центральна Європа та Балтійські країни	16,12	16,84	19,27	22,30	25,07	0,45
Східна Азія та Океанія	17,22	17,75	17,86	19,81	21,93	0,24

показника представництва жінок у законодавчих органах за останні 20 років. І за цим індикатором латиноамериканський регіон випереджає наступний за ним східно- та південноафриканський у понад 1,4 рази, у 1,5 рази країни ОЕСР та у 1,6 країни ЄС. Іншими словами, Латинська Америка є найбільш динамічним регіоном, де жінки здобувають все більше можливостей активно брати участь в процесах управління державою та створенні законодавчого поля.

Проте в межах власне Латинської Америки також спостерігаються суттєві відмінності між країнами. Як видно із табл. 3, найбільш динамічно жіноче представництво в парламенті розширюється в Мексиці, Нікарагуа, Болівії, на Кубі, у Еквадорі, Чилі, Гондурасі та Перу (понад 1 процентний пункт на рік). Натомість, найгірші показники демонструють переважно малі острівні країни Карибського басейну. Зокрема, Сент-Вінсент і Гренадіни та Гаїті демонструють від'ємні значення приросту, Сент-Люція має нульовий приріст, Антигуа і Барбуда, Гренада і Багамські острови – менш ніж 0,3. Такою ж низькою динамікою відзначається і континентальний Беліз.

Цікаво, що на тлі високого рівня представництва жінок у національних парламентах, їх участь у владі на рівні місцевого врядування є суттєво скромнішою. Так в органах місцевого самоврядування Латинської Америки частка жінок становить лише 27%. Серед країн цього субрегіону найбільша частка жіноцтва у місцевій владі спостерігається у Болівії (50%) та Коста-Риці (46%). В досліджуваних кейсах цей показник є доволі низьким. У Республіці Чилі – 23%, в Федеративній Республіці Бразилії – 14%. Щодо Аргентини, точні дані відсутні.

Не менш цікавими є тренди щодо представництва жінок на посадах голів держав. У Латинській Америці першою жінкою-президентом стала Ісабель Мартінез де Перон. Третя дружина попереднього президента Хуана Перона і одночасно віце-президент у його

адміністрації, після його смерті вона автоматично зайняла посаду очільниці держави. Хоча на той момент Ісабель Мартінез де Перон була вже не першою жінкою-головою держави у новітній історії (Сірімаво Бандаранаїке стала прем'єр-міністром Шрі-Ланки вперше у 1960 і вдруге у 1970-их роках, Індіра Ганді прем'єр-міністром Індії у 1966 та Голда Мейер головою уряду Ізраїлю у 1969 році), вона першою обійняла президентську посаду. Відтоді, у латиноамериканському регіоні жінки обіймали президентську посаду ще 17 разів. Більш вираженою тенденція приходу жінок до влади на вищій керівній державній посаді стала починаючи з 1990-их років (табл. 4). Проте, якщо у 1990-их роках три з чотирьох жінок-президентів вступили на пост як технічні виконавиці обов'язків і управляли країною неповний термін, у 2000-их роках здебільшого жінки-президенти були повноцінно обраними і виконували обов'язки повний, а у випадку Мішель Бачелет у Чилі та Крістіни Фернандес де Кіршнер у Аргентині, і два терміни.

Аналіз ідеологічних платформ, на яких жінки обіймали найвищі посади у Латиноамериканських країнах, дозволяє побачити кілька цікавих особливостей. Здебільшого, жінки-президенти були прихильницями лівих ідей. Їх виборчі обіцянки часто пов'язані з питаннями забезпечення соціальної справедливості, підтримки малозабезпечених сімей, державної підтримки сім'ї (допомога на народження дитини), боротьби із корупцією тощо. При цьому, в окремих випадках спостерігалися зміни у політичних поглядах, або окремі протиріччя політичного курсу. Так, Лаура Чинчилья у Коста-Риці загалом сприймалася як ліберальний кандидат, що обіцяла подолати економічну рецесію та поживати економічне зростання. При цьому на посаді вона звертала особливу увагу на збереженні зв'язків між державою та церквою, що загалом суперечить ліберальній політиці, і запровадила програми фінансової підтримки для

Таблиця 3

Представництво жінок у парламентах країн Латинської Америки (World Bank, 2023)

Країна/region	Рік					Середній рівень зростання, п.п./рік
	2002	2007	2012	2017	2022	
Мексика	16,00	23,20	36,80	42,60	50,00	1,70
Нікарагуа	20,65	18,48	40,22	45,65	51,65	1,55
Болівія	18,46	16,92	25,38	53,08	46,15	1,38
Куба	27,62	35,96	45,22	48,86	53,41	1,29
Еквадор	14,63	25,00	32,26	37,96	38,69	1,20
Чилі	12,50	15,00	14,17		35,48	1,15
Гондурас	5,47	23,44	19,53	25,78	27,34	1,09
Перу	18,33	29,17	21,54	27,69	40,00	1,08
Сент-Кітс і Невіс	13,33	6,67	6,67	13,33	31,25	0,90
Сальвадор	9,52	16,67	26,19	32,14	27,38	0,89
Колумбія	12,05	8,43	12,12	18,67	28,88	0,84
Барбадос	10,71	13,33	10,00	16,67	26,67	0,80
Домініка	18,75	16,13	12,50	25,00	34,38	0,78
Гайана	20,00	28,99	31,34	31,88	35,38	0,77
Ямайка	13,33	13,33	12,70	17,46	28,57	0,76
Парагвай	2,50	10,00	12,50	13,75	17,50	0,75
Україна	5,33	8,22	9,44	12,29	20,33	0,75
Уругвай	12,12	12,12	12,12	20,20	25,25	0,66
Панама	9,86	16,67	8,45	18,31	22,54	0,63
Венесуела	9,70	18,56	16,97	22,16	22,16	0,62
Коста-Рика	35,09	36,84	38,60	35,09	47,37	0,61
Сурінам	17,65	25,49	11,76	25,49	29,41	0,59
Бразилія	6,24	8,97	8,58	10,72	17,74	0,58
Домініканська Республіка	17,33	19,66	20,77	26,84	27,89	0,53
Гватемала	8,85	12,03	13,29	12,66	19,38	0,53
Тринідад і Тобаго	19,44	26,83	28,57	30,95	26,19	0,34
Антигуа і Барбуда	5,26	10,53	10,53	11,11	11,11	0,29
Беліз	6,90	3,33	3,13	9,38	12,50	0,28
Гренада	26,67	26,67	13,33	33,33	31,25	0,23
Багамські острови	15,00	12,20	13,16	12,82	17,95	0,15
Сент-Люція	11,11	11,11	16,67	16,67	11,11	0,00
Гаїті	3,61	4,08	4,21	2,54	2,54	-0,05
Сент-Вінсент і Гренадіни	22,73	18,18	17,39	13,04	18,18	-0,23

дітей та літніх людей у малозабезпечених сім'ях. Натомість Ділма Русеф, президентка Бразилії 2011-2016 рр., що розпочинала свою політичну кар'єру як доволі радикальна соціалістка і послідовниця марксистських ідей, на посаді здійснювала політику, що могла розцінюватись як поміркований економічний лібералізм. Загалом прокапіталістичні заходи поєднувалися із соціальними програмами та популістичними ініціативами, що робило її політику доволі суперечливою. У низці випадків, ідеологічне спрямування політики жінок-президентів визначити доволі важко. Так Жанін Аньєс у Болівії основну увагу приділяла стабілізації внутрішньополітичної ситуації в умовах поєднання політичного, класово-

майнового та расово-релігійного конфліктів у суспільстві. Так само політично не визначеними є курси жінок президентів малих острівних країн Карибського басейну. Наприклад, Ерта Паскаль Труїйо (1990-1991, Гаїті), Пола-Мей Вікс (2018-2023) і Крістін Кангалу (2023 – дотепер, Тринідад і Тобаго) і Сандра Мейсон (2021 – дотепер, Барбадос) обиралися як незалежні кандидати і не мають вираженої ідеологічної орієнтації. Така ситуація є доволі зрозумілою, враховуючи малий розмір їх держав та відповідно простішу систему соціальних та економічних відносин в середині відповідних суспільств. Політичне лідерство у малих острівних країнах за своєю суттю може бути порівняне із

Таблиця 4

Жінки-президенти країн Латинської Америки (World Bank, 2023)

Країна	Ім'я	Роки правління
Аргентина	Ісабель Мартінез де Перон	1974-1976
Болівія	Лідія Гейлер Техада	1979-1980
Гаїті	Ерта Паскаль Труййо	1990-1991
Нікарагуа	Віолетта Чаморро	1990-1997
Еквадор	Розалія Артеага	9 – 11 лютого 1997
Гайана	Дженет Джаган	1997-1999
Панама	Мірея Москосо	1999-2004
Чилі	Мішель Бачелет	2006-2010, 2014-2018
Аргентина	Крістіна Фернандес де Кіршнер	2007-2015
Коста-Рика	Лаура Чинчілья	2010-2014
Бразилія	Ділма Руссеф	2011-2016
Тринідад і Тобаго	Пола-Мей Вікс	2018-2023
Болівія	Жанін Аньєс	2019-2020
Тринідад і Тобаго	Крістін Кангалу	2023 - дотепер
Барбадос	Сандра Мейсон	2021 - дотепер
Перу	Діна Болуарте	2022 - дотепер

місцевим врядуванням у більших за розміром державах, тому адміністративно-управлінські якості для впорядкування відносно компактного господарського комплексу є важливішими за виражений політичний курс. Політика Діни Болуарте у Перу (2022 – дотепер) взагалі відзначається опортунізмом і балансуванням між різними політичними силами з метою консолідації власної підтримки з боку політичних еліт.

Для кращого розуміння загального суспільного контексту посилення ролі жінок у політичному житті країн Латинської Америки, нижче пропонується кейс-аналіз біографій жінок-президентів та політичного середовища чотирьох країн, де жінки обіймали найвищі державні посади з початку 2000-их років – Аргентини, Чилі, Бразилії та Коста-Рики. Ці кейси було обрано виходячи з низки причин. По-перше, жінки президенти у цих країнах були повноцінно обрані на всенародних виборах і виконували свої обов'язки впродовж повного терміну (у випадку Мішель Бачелет у Чилі та Крістіни Фернандес де Кіршнер у Аргентині – двічі). По-друге, Аргентина, Чилі і Бразилія є великими країнами регіону, які повною мірою відображають всю складну палітру соціально-класових та расово-етнічних протиріч, характерних для Латинської Америки загалом. Коста-Рика, хоча є значно меншою за розміром державою, є цікавим прикладом, оскільки уникнула типового для регіону сценарію внутрішнього конфлікту між лівими і правими політичними силами. З 1920 року Коста-Рика залишалася демократичною країною без збройних переворотів та диктатур. Тому порівняння Коста-Рики із країнами, що стали на демократичний шлях лише наприкінці ХХ-початку ХХІ ст., на нашу думку, є цікавим.

Аргентина. Якщо Ісабель Мартінез де Перон прийшла до влади автоматично, як віце-президент, змінивши на посаді свого померлого чоловіка, то Крістіна Фернандес де Кіршнер стала першою в Аргентині жінкою, що була всенародно обрана на посаду президента країни. Здобувши перемогу у 2007 році вона розпочала низку нових економічних і соціальних програм. У липні 2010 року вона підписала закон, який зробив Аргентину першою країною в Латинській Америці, яка дозволила одностатеві шлюби. Також було здійснено успішну угоду про обмін боргів із двома третинами кредиторів, які відмовлялися від реструктуризації боргу Аргентини. Шлях до вищих політичних кіл країни для Крістіни де Кіршнер був пов'язаний з її чоловіком, президентом Аргентини 2003-2007 рр., Нестором Кіршнером (Jones, 2023, September 14).

Крістіна Фернандес де Кіршнер народилася 19 лютого 1953 року в Ла-Платі. Здобула юридичну освіту в Ла-Платському Національному університеті. Там вона познайомилася зі своїм майбутнім чоловіком Нестором Кіршнером. Через захоплення влади в Аргентині військовою хунтою подружжя переїхало до Ріо-Гальєгос, де почало вести юридичну практику. Після встановлення демократичного режиму в 1983 році Кіршнери почали активно брати участь у виборчій політиці. Її чоловік Нестор Кіршнер був мером міста Ріо-Гальєгоса, потім був обраний губернатором провінції, а вона стала першою леді Санта-Крус. Крістіна де Кіршнер двічі представляла Санта-Крус у сенаті Аргентини (1995–1997 та 2001–2005 роках). Також вона працювала у Палаті депутатів у 1997-2001 рр. Під час свого перебування в Конгресі вона критикувала пероністську адміністрацію президента Карлоса Менема. Її чоловік обійняв

посаду президента 25 травня 2003 року, а Крістіна Кіршнер стала першою леді Республіки Аргентина.

Завдяки підтримці чоловіка Кіршнер вирішила балотуватися в 2007 році на пост президента. Вона мала переконливу перевагу серед виборців та набрала 45 % голосів, що майже вдвічі більше, ніж в її конкурентки Елізи Карріо, яка набрала 23%. Офіційно інавгурація відбулася 10 грудня 2007 року, після чого її адміністрація майже одразу зіткнулася з критикою з боку Сполучених Штатів Америки. Вже найближчої весни Крістіна де Кіршнер розпочала податкову реформу, збільшуючи податок на експорт зерна та запровадивши можливість державного контролю над продовольчими цінами. Ця ініціатива спровокувала страйки та протести фермерських профспілок. Страйки тривали чотири місяці і спричинили політичний розкол у країні. У червні Кіршнер подала законопроект до конгресу, підвищення податків було схвалено палатою депутатів, але відхилено сенатом Аргентини. На проміжних парламентських виборах, що відбулися в червні 2009 року, правляча коаліція президента втратила владу в обох палатах Конгресу. Результати відображали зниження популярності як самої Крістіни де Кіршнер, так і її чоловіка. Однак загальна позитивна динаміка економічного зростання дозволила подолати політичну кризу. Уряду Кіршнер вдалося досягти угоди про обмін боргів із двома третинами зовнішніх кредиторів, які тривалий час відмовлялися від реструктуризації аргентинського боргу. Реагуючи на суспільні настрої, Крістіна Фернандес де Кіршнер почала запроваджувати нові соціальні програми. Окрім соціальної політики, правління Кіршнер відзначалося лібералізацією особистих свобод громадян. У липні 2010 року вона підписала закон, який зробив Аргентину першою країною в Латинській Америці, яка дозволила одностатеві шлюби.

23 жовтня 2011 року Крістіна Фернандес де Кіршнер здобула переконливу перемогу, і забезпечила собі другий термін на посаді президента, а її правляча партія повернула собі більшість у конгресі. Досі відкритим лишається питання, чи стала її перемога можливою завдяки власним успіхам під час попереднього терміну, чи пов'язана із особистою популярністю її чоловіка Нестора Кіршнера. У будь-якому разі, наступний термін виявився для Крістіни де Кіршнер менш вдалим. Неефективний контроль над цінами та експортні обмеження спричинили зростання інфляції. Також, впродовж другого терміну зазнала невдачі політика реструктуризації зовнішніх боргів і після відмови США відтермінувати виплату чергового траншу, країна опинилася у стані технічного дефолту.

Чилі. Мішель Бачелет – перша жінка-президент в Республіці Чилі, що перебувала на посаді очільника держави 2 терміни поспіль 2006-2010 та 2014-2018 рр (Britannica, 2023 September 25). На відміну від Крістіни Фернандес де Кіршнер, вона побудувала свою політичну кар'єру незалежно від чоловіка. Також, вона стала першою жінкою у Чилі, що очолила міністерство оборони. Мішель Бачелет народилася 29 вересня 1951 року в місті Сантьяго,

в сім'ї генерала ВПС Чилі та археолога. Її батька було заарештовано та ув'язнено за опір військовому перевороту Аугусто Піночета. Бачелет було виключено з медичного факультету та ув'язнено разом з матір'ю. Після звільнення вона жила в Австралії, а потім переїхала до Східної Німеччини. Там Бачелет почала навчатися в Берлінському університеті Гумбольдта, де зацікавилася соціалістичною політикою. У 1979 році вона повернулася до Чилі і згодом отримала диплом лікаря. Хоча родинна історія Бачелет ускладнювала її пошуки роботи в Чилі Піночета, зрештою вона розпочала працювати в медичній клініці, що спеціалізувалася на лікуванні жертв тортур. Після усунення від влади режиму Піночета Мішель Бачелет почала займатися політичною діяльністю. У 1994 році її було призначено радником Міністра охорони здоров'я Чилі. З часом вона була обрана до центрального комітету Соціалістичної партії (Partido Socialista). Під час президентського терміну Рікардо Лагоса, Бачелет очолила міністерство охорони здоров'я, а згодом, у 2002 році – міністерство оборони.

У 2005 році Мішель Бачелет розпочала президентську кампанію, зосередившись на задоволенні потреб найбільш вразливих верств населення країни, реформуванні пенсійної системи, просуванні прав жінок і конституційному визнанні прав корінного населення (мапуче). У другому турі виборів Мішель Бачелет набрала 53% голосів, перемігши кандидата від консерваторів Себастьяна Піньеру. Проте вже через кілька місяців після її інавгурації, країну охопила хвиля протестів. Студентські виступи через невдоволення освітньою системою були поєдналися із шахтарськими страйками. Також масове невдоволення викликала організація транспортної системи довкола міста Сантьяго. Але політиці вдалося впоратися із викликами та втримати власний рейтинг. Грамотна економічна політика, побудована на заощадженні прибутків від експорту міді, дозволила Чилі відносно легко пережити світову фінансову кризу 2008 року, провести пенсійну реформу і втілити низку соціальних програм. За першої каденції Мішель Бачелет відбулося скорочення бідності та покращення системи дошкільної освіти. Завдяки успішній політиці цього періоду Мішель Бачелет стала одним з найпопулярніших президентів в історії Чилі. Після закінчення першого президентського терміну в 2010 році, Бачелет стала головою новоствореної організації ООН-Жінки (офіційно називається Орган ООН з питань гендерної рівності та розширення прав і можливостей жінок).

Під час другої виборчої кампанії у 2014 році, політикиня побудувала передвиборчу платформу на обіцянках підвищити податки для корпорацій, реформувати освіту, переглянути конституцію та просувати права жінок і ЛГБТ спільноти, а також ввести легалізацію терапевтичних абортів. У другому турі вона перемогла іншу жінку-кандидата Евелін Маттеї, набравши 62% голосів. Під час другого терміну, Бачелет продовжувала дотримуватися позиції, що застосування законів ринку до соціальних питань призводить до погіршення соціальних диспропорцій.

Загалом, попри зниження низки економічних показників, їй вдалося втілити більшість обіцяних реформ. Щоправда, економічні показники Чилі впродовж 2014-2018 років свідчили про сповільнення економічного зростання. Критики правління Бачелет звинувачували в цьому її соціалістично-орієнтовану політику, тоді як симпатичні стверджували, що причиною сповільнення було скорочення доходів від експорту. У будь-якому разі, Мішель Бачелет залишила посаду з доволі високим рейтингом (хоча й суттєво нижчим порівняно з рейтингом наприкінці її першого терміну).

Бразилія. Ще одним кейсом впливової жінки-президента у країнах Латинської Америки є президентство Ділми Русеф у Бразилії (Wallenfeldt & Ray, 2023, September 13). Вона народилася 14 грудня 1947 року, в сім'ї юриста (етнічного болгарина) та викладачки. У 1964 році вона увійшла до лав лівої опозиційної організації і була пов'язана з угрупованням бойовиків Командування національного визволення (Comando de Libertação Nacional; Colina). Провівши 3 роки у в'язниці за звинуваченням у підривному діяльності, з 1973 року Ділма Русефф відновила навчання та закінчила економічний університет. Після послаблення диктаторського режиму, Ділма Русефф розпочала свою управлінську кар'єру, ставши фінансовим секретарем у Порту-Алегрі. Через два роки вона очолила фонд економіки та статистики штату Ріу-Гранді-ду-Сул. Потім стала міністром енергетики та комунікації Ріу-Гранді-ду-Сул. Під час її перебування на посаді їй приписували підвищення енергоефективності та виробництва електроенергії в штаті. У 1999 році увійшла до Робітничої партії, а через три роки почала працювати в штабі майбутнього президента Луїса Інасіу Лула да Сілва. У 2003 році вона була призначена головою бразильського державного нафтового концерну Petrobras. З часом Лула да Сілва призначив її керівником свого апарату. Розширення економіки та скорочення рівня бідності підвищили популярність Лули да Сілви, проте конституційне обмеження у два терміни не давала змоги йому балотуватися. Тому він запропонував Ділмі Русефф стати його наступницею. Її передвиборча платформа була зосереджена на підтримці економічної стабільності, викоріненні бідності, політичній та податковій реформах, а також на створенні нових робочих місць. У її зовнішній політиці курсі робився наголос на захисті прав людини, багатосторонності у вирішенні конфліктів, мирі та невтручанні. Перемігши у другому турі виборів у 2011 році, Русефф ініціювала курс промислової політики за принципом «купуйте бразильське», паралельно знижуючи податки для промисловості. У листопаді вона підписала знаковий закон, який заснував комісію правди для розслідування зникнень і порушень прав людини у часи військової диктатури. У 2011-2012 роках уряд Русефф потрапив у серію корупційних скандалів, що призвело до низки кримінальних розслідувань та відставки двох міністрів. Окрім звинувачень у корупції, позиції Ділми Русефф похитнулися внаслідок стрімкого падіння темпів економічного зростання з 7,5 до 1% у 2010-2012 роках. Ставлення населення до її політики

було неоднозначним. З одного боку, заохочення внутрішнього промислового виробництва, зниження цін на електроенергію, та зниження податків сприяло збереженню робочих місць і підвищувало популярність уряду Русефф серед робітників. З іншого, спостерігалася деградація якості державних послуг і загальне падіння показників економічного розвитку. Стагнація на тлі багатомільярдних витрат на організацію чемпіонату світу з футболу призвела до масового невдоволення і серії протестів. У 2013 році рейтинг Русефф одномоментно впав із 65 до 30%. Суперечливості її політиці додала відмова Бразилії долучитися до міжнародної ініціативи із заборони вирубки лісів Амазонії. Вдруге здобувши перемогу, у 2014 році Ділма Русефф не протрималася до кінця другого терміну і була усунена від влади за процедурою імпічменту через чергову низку великих корупційних скандалів за участі членів її сім'ї.

Коста-Рика. Першою жінкою-президентом Республіки Коста-Рика стала Лаура Чинчилья, котра обійняла чільну державну посаду у 2010-2014 роках. Вона народилася 28 березня 1959 в місті Десампарадос. Її батько Рафаель Анхель Чинчилья був політичним діячем і двічі очолював посаду генерального контролера республіки (1970 та в 1980 роках), але сім'я належала до середнього класу. Лаура закінчила бакалавріат за фахом політологія в Коста-Ріці, а ступінь магістра здобувала в Джорджтаунському університеті у Вашингтоні. З часом повернулася на батьківщину, де була консультантом неурядових організацій у Латинській Америці та Африці, спеціалізуючись на питаннях судової реформи та громадської безпеки. Як консультант, Лаура проводила оцінку сектору юстиції для Агентства США з міжнародного розвитку (USAID), координувала дослідження та проекти з судової реформи для Програми розвитку ООН і надавала консультації щодо реформи поліції Inter-American Банк розвитку. Також вона виступала на різних міжнародних форумах з питань громадської безпеки та реформи поліції, працювала над різними реформаторськими ініціативами, які сприяли безпеці громадян і правам людини по всій Латинській Америці, наприклад, Проєкт Консультативного комітету громадянського суспільства та громадської безпеки для Вашингтонського офісу з Латинської Америки (WOLA), Центральньоамериканський діалоговий фонд Agías for Peace та Human Progress та Фонд миру та демократії (FUNPADEM) (Campbell, n.d.).

Лаура Чинчилья отримала свою першу державну посаду в 1994 році, ставши віце-міністром громадської безпеки за каденції Хосе Марія Фігуерес. Через два роки була підвищена до посади Міністра громадської безпеки. У 2002 році очолила провінцію Сан-Хосе на Законодавчих зборах Коста-Рики. Спираючись на свою відданість державній безпеці та правосуддю, Лаура зосередила свої законодавчі зусилля на боротьбі з організованою злочинністю, державною корупцією, насильством у сім'ї та злочинами проти дітей. Також вона закликала до укладань угод про міжнародну торгівлю та лібералізації контрольованих

державою компонентів економіки. Лаура Чинчилья стала віцепрезидентом і Міністром юстиції при новообраному президентові Оскарі Аріасу Санчесі. Не маючи права балотуватися на наступний термін у 2010 році, Аріас Санчес підтримав Лауру Чинчилью як свою наступницю.

Вона пішла у відставку в 2008 році, щоб зосередитися на своїй президентській кампанії. Деякі опоненти порівнювали її з простою маріонеткою колишнього президента, проте вона змогла зацікавити багатьох виборців своїми обіцянками збільшити витрати на правоохоронні органи та освіту, на боротьбу з незаконним обігом наркотиків та створити нові робочі місця на екологічно чистих і технологічних підприємствах. Її позиція проти абортів і одностатевих шлюбів сприяла консолідації підтримки серед коста-риканських римо-католиків. 7 лютого 2010 року Лаура Чинчилья здобула перемогу на президентських виборах, випередивши Оттон Соліс Фальяс з лівоцентристської Партії громадянської дії. Президентство Чинчильї було ускладнене загостренням у травні 2010 року давньої прикордонної суперечки з Нікарагуа у районі острова Калеро. Тоді уряд Коста-Рики розцінив ці дії, як спроби порушити суверенітет держави, було оголошено мобілізацію поліцейських. Також уряд звернувся до Міжнародного суду, який у 2011 році наказав обом сторонам вивести свої війська. Популярність Лаури Чинчильї почала знижуватись через внутрішні політичні та економічні негаразди, зокрема неспроможність провести податкову реформу. Крім того, її адміністрація була затьмарена звинуваченнями в корупції, через що декілька чиновників пішли у відставку. Її термін перебування на посаді президента країни закінчився в травні 2014 року.

Біографічні кейси жінок-президентів Аргентини, Чилі, Бразилії та Коста-Рики дозволяють зробити кілька цікавих спостережень. У всіх чотирьох випадках перш ніж балотуватися на посаду президента, згадані політикині пройшли тривалий шлях в управлінських структурах своїх країн, включно з міністерствами та державними корпораціями, і їх прихід у політику не відбувався на хвилі власне феміністичного руху. Іншими словами політичні еліти згаданих країн повною мірою толерують жіночу участь у вищих владних органах. Більше того, у двох випадках (Мішель Бачелет і Крістіні Фернандес де Кіршнер) змагання за президентський пост у другому турі відбувалося між двома жінками, що свідчить про невідповідний характер жіночого лідерства у Чилі та Аргентині. З іншого боку, у випадку Крістіні Фернандес де Кіршнер, її прихід у політику як власне і старт президентської кампанії, був безпосередньо пов'язаний із політичним впливом та підтримкою її чоловіки, Нестора Кіршнера, що більше відповідає патрімоніальній, ніж ліберальній демократичній моделі влади. Дещо спірною є роль попередніх лідерів у Коста-Риці та Бразилії, адже Лаура Чинчилья та Ділма Русеф прийшли до влади як політичні спадкоємиці своїх попередників і соратників у

рамках своїх партій і працювали безпосередньо під їх керівництвом, однак в обох випадках вони зарекомендували себе як самостійні та достатньо сильні політичні фігури. У всіх трьох випадках крім Коста-Рики, жінки президенти обиралися на лівоцентричних, соціально-орієнтованих платформах. Лаура Чинчилья у Коста-Риці хоча і балотувалася на більш правоцентричній платформі, однак тематика соціальної відповідальності капіталізму також була присутня у її програмі та політиці.

Загальний регіональний тренд щодо жіночого політичного лідерства є доволі цікавим із культурно-географічної точки зору, оскільки країни Латинської Америки відомі так званою культурою «мачизму» та загалом маскулініними цінностями (Kosmyna, 2011). На нашу думку, стрімка зміна гендерного балансу у політичному управлінні свідчить про систематичні структурні зрушення у суспільствах відповідних країн. З одного боку, аналітики фіксували хронологічний збіг посилення ролі жінок у політичному житті Латинської Америки з одного боку і так званою «рожевою хвилею», тобто трендом посилення ролі прогресивістських переважно лівих політичних сил (Bohdanova & Shpakovska, 2017). Тобто причиною ширшої участі жінок в державному управлінні може бути популяризація прогресивістських і соціалістичних ідей. Але, на нашу думку, таке пояснення може бути лише частковим, адже ліві політичні рухи у Латинській Америці у середині ХХ ст. такого яскраво вираженого гендерного тренду не мали. Вочевидь, структура цінностей і соціальні гендерні ролі зазнали відчутних змін під впливом загальної модернізації, демократизації, а також зміни умов життя і праці в більшості країн регіону. Поступове зниження внутрішньої політичної напруженості та інтенсивний приплив зарубіжного інвестиційного капіталу на початку 2000-их років вилилися у формування економік нової індустріалізації (так звана «друга хвиля»). За термінологією І. Валлерстайна (Wallerstein, 2020), Латинська Америка з класичної периферії перетворилася на напівпериферію світового господарства. Це не могло не позначитись на рівні та способі життя населення і на перерозподілі соціальних гендерних ролей. Другою значимою причиною могло стати зниження рівня мілітаризації та культу військової сили у зв'язку із загальною демократизацією політичного життя. В умовах правового та електорального, ненасильницького розв'язання політичних суперечок, жіноче лідерство стає більш релевантним.

Таким чином, можна зробити наступні **висновки**. В останні десятиріччя роль жінок у політиці латиноамериканських країн суттєво зросла. Особливо яскраво цей тренд проявляється у гендерному співвідношенні у складі вищих законодавчих органів, а також у поширенні явища жіночого лідерства на рівні голів держав. Динаміка зростання участі жінок у державному управлінні на рівні парламентів зберігається на достатньо високому рівні і за цим показником Латинська Америка відноситься до світових лідерів. За цим показником

особливо виділяються Мексика, Нікарагуа, Болівія, Куба, Еквадор, Чилі, Гондурас та Перу.

Починаючи з другої половини ХХ ст. шістнадцять жінок очолили латиноамериканські країни, причому три з них обиралися на цю посаду двічі. Жіноче лідерство, зокрема, характерне для невеликих острівних держав, що стояли осторонь від великих внутрішньо- та зовнішньополітичних змагань притаманних континентальним державам регіону. Серед континентальних країн, найбільш знаковими стали жінки-президенти Аргентини, Чилі, Бразилії та Коста-Рики. Кейси цих країн демонструють впливовість жінок у вищих ешелонах влади цих країн, а у випадку Чилі і Коста-Рики особливо яскраво проявляється порушення стереотипних для Латинської Америки

патримоніальних моделей влади, що могли б пояснювати жіноче лідерство впливом їх чоловіків або впливових попередників-покровителів. Загалом, на нашу думку, зазначені особливості свідчать про глибинні зрушення у суспільствах латиноамериканських країн, пов'язані із подоланням культури «мачизму» та маскуліності, що домінували у цьому регіоні починаючи з епохи деколонізації і проголошення перших незалежних держав. Найімовірніше, такі зміни обумовлені змінами в особливостях економічного розвитку через модернізацію та вихід у стан «напівпериферії» у глобальній світосистемі і супутніми соціальними перетвореннями, які дозволили жінкам повнішою мірою розкрити свій потенціал у суспільному житті, зокрема і в політиці.

Список використаних джерел / References:

- Bohdanova, T., & Shpakovska, Y. (2017). The phenomenon of the female political leadership and its features in Latin America. *S.P.A.C.E. Society, Politics, Administration in Central Europe*, 2, 80-84. [In Ukrainian]. [Богданова Т., Шпаковська Ю. Феномен жіночого політичного лідерства та його особливості в Латинській Америці. *S.P.A.C.E. Society, Politics, Administration in Central Europe: електронний науково-практичний журнал*. 2017. Вип. 2. С. 80-84.]
- Britannica, T. Editors of Encyclopaedia (2023, September 25). Michelle Bachelet. *Encyclopedia Britannica*. <https://www.britannica.com/biography/Michelle-Bachelet>
- Bryniuk, K. (2023) Ensuring gender equality in East Asian countries by overcoming ethnopoltical stereotypes. In *European directions of Ukraine's development under the conditions of the war and global challenges of the XXI century: synergy of scientific, educational and technological solutions. In 2 volumes* (pp. 187-189). Minutes of the International Scientific and Applied Conference (Odesa, 19 May 2023). Odesa: Iurydyka, Vol. 1. [In Ukrainian] [Бринюк К. Забезпечення гендерної рівності у країнах Східної Азії як подолання етнополітичних стереотипів. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів ХХІ століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень: у 2 т.: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 19 травня 2023 р.)*. Одеса: Видавництво «Юридика», 2023. Т. 1. С. 187-189.]
- Campbell, H. (n.d.). Laura Chinchilla. *Britannica*. Retrieved from: September 26, 2022 <https://awpc.cattcenter.iastate.edu/directory/laura-chinchilla/>
- Jones, M. P. (2023, September 14). Cristina Fernández de Kirchner. *Encyclopedia Britannica*. Retrieved from: <https://www.britannica.com/biography/Cristina-Fernandez-de-Kirchner>
- Kaspruk, V. (2007). Women's participation in the world politics and the realities of Ukraine. *Modernity*, 2007, 4/5, 119-128 [In Ukrainian]. [Каспрук В. Участь жінок у світовій політиці та українські реалії. *Сучасність*. 2007. № 4/5. С. 119-128.]
- Kononenko, V. (2023). The economic aspect of gender inequality in the Republic of Korea. In *The Republic of Korea: Country Studies. Minutes of the scientific and applied round table (14 December 2022, Kyiv)* (pp. 23-26). Kyiv: Alfa-Pik. [In Ukrainian]. [Кононенко В. Економічний аспект гендерної нерівності в Республіці Корея. *Республіка Корея: країнознавчі студії. Збірник матеріалів науково-практичного круглого столу (14 грудня 2022 р., Київ)*. Київ: «Альфа-ПІК» 2023. С. 23-26.]
- Kosmyna, V. (2011). *The Problems of the Methodology of the Civilizational Analysis of History*. Zaporizhzhia: Zaporizhzhia National University. [In Ukrainian]. [Космина В. *Проблеми методології цивілізаційного аналізу історичного процесу*. Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2011. 310 с.]
- Kosmyna, V. (2017). The left turn in the Latin America in the early XXI century: civilizational origins. *The Scholarly Notes of V. Vernadsky Taurida National University. History*, 28(67), 60-66. [In Ukrainian]. [Космина В. Лівий поворот у Латинській Америці на початку ХХІ ст.: цивілізаційні витоки. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Історичні науки*. 2017. Вип. 28(67). № 1. С. 60-66.]
- McDowell, L. (2016). Doing gender: feminism, feminists and research methods in human geography. In *Space, Gender, Knowledge: Feminist Readings* (pp. 105-114). Routledge.
- Mezentseva, N. (2009). Geography of gender as a new direction in Ukraine's human geography studies in Ukraine. In *Regional Problems of Ukraine: Geographical Analysis and Search for Solutions* (pp. 315-321). Kherson: PP Vyshemyrskyi. [In Ukrainian] [Мезенцева Н. І. Гендерна географія як новий напрям суспільно-географічних досліджень в Україні. *Регіональні проблеми України: географічний аналіз та пошук шляхів вирішення*. Херсон: ПП Вишемирський, 2009. С. 315-321]

- Mezentseva, N., & Kryvets, O. (2013a). *Gender and Geography in Ukraine: A Case Study*. Kyiv: Nika-Centr. [In Ukrainian]. [Мезенцева Н. І., Кривець О. О. *Гендер і географія в Україні: Монографія*. Київ: Ніка-Центр, 2013. 194 с.]
- Mezentseva, N., & Kryvets, O. (2013b). Gender studies in human geography in Ukraine. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*. 2013, 66, 43-53. [In Ukrainian]. [Мезенцева Н. І., Кривець О. О. Гендерні суспільно-географічні дослідження в Україні. *Економічна та соціальна географія*. 2013. Вип. 66. С. 43-53.]
- Niemets, L., & Tkachenko, O. (2008). Gender problems of the modern-day Ukraine: social and economic aspects. *Journal of Economic and Social Geography*, 5(2), 156-160. [In Ukrainian]. [Немець Л., Ткаченко О. Гендерні проблеми сучасної України: соціально-економічні аспекти. *Часопис соціально-економічної географії*. 2008. Вип. 5(2). С. 156-160.]
- Proportion of seats held by women in national parliaments (%) World Bank. Data. Retrieved from: <https://data.worldbank.org/indicator/SG.GEN.PARL.ZS?view=map&year=2022>
- Rose, G. (2009). *Feminism & Geography: The Limits of Geographical Knowledge*. University of Minnesota Press.
- Sharp, J. (2009). Geography and gender: what belongs to feminist geography? Emotion, power and change. *Progress in Human Geography*, 33(1), 74-80.
- Sharp, J. (2005). Geography and gender: feminist methodologies in collaboration and in the field. *Progress in Human Geography*, 29(3), 304-309.
- Wallenfeldt, J. & Ray, M. (2023, September 13). Dilma Rousseff. *Encyclopedia Britannica*. Retrieved from: <https://www.britannica.com/biography/Dilma-Rousseff>
- Wallerstein, I. (2020). *World-Systems Analysis: An Introduction*. Duke University Press.
- Women in parliament in 2021. The year in review (2022). Inter-Parliamentary Union. For Democracy. For Every One. Retrieved from: <https://www.ipu.org/file/14177/download>
- Women in parliament in 2022. The year in review (2023). Inter-Parliamentary Union. For Democracy. For Every One. Retrieved from: <https://www.ipu.org/file/14177/download>
- Women in politics: 2023 (2023) UN Women. Publications. Retrieved from: <https://www.unwomen.org/en/digital-library/publications/2023/03/women-in-politics-map-2023>
- Zorivchak, T. (2010). Personal dimension of the foreign policy. *Bulletin of the Lviv University. Philosophy Series*, 13, 172-179. [In Ukrainian]. [Зорівчак Т. Особистісний вимір зовнішньої політики. *Вісник Львівського університету. Серія «Філософські науки»*. 2010. Вип. 13. С. 172-179.]
-

ФОРМУВАННЯ СТІЙКОСТІ АГЛОМЕРОВАНИХ МІСЬКИХ ПОСЕЛЕНЬ ПРИБЕРЕЖНОЇ ОДЕСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ

***Олена ДРОНОВА, Анастасія ВОЛКОВА**

*Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна
olena.dronova@gmail.com

Анотація:

Сучасні міста і їх агломерації зазнають значних викликів сьогодення, що стосуються зміни клімату та її наслідків, пандемій, війн тощо. Великим агломераціям наслідки таких ситуацій важко пом'якшити узгоджено, а малі міста мають ще менше ресурсів для ефективного реагування на загрози, що робить їх більш вразливими та нестійкими до нових викликів розвитку. Приморські агломерації сьогодні стикаються зі значними викликами стійкості перед внутрішніми та зовнішніми загрозами.

Метою даного дослідження є виявлення особливостей, можливостей, а також проблем і потенційних ризиків формування стійкості агломерованих міських поселень приморської Одеської агломерації. У фокусі уваги авторів були порівняння потенціалів стійкості двох типів міст агломерації за їх суспільно-географічним положенням: прибережних (Чорноморськ та Южне) і внутрішніх (Біляївка та Теплодар). Проведення контент-аналізу стратегій розвитку міст і місцевих ЗМІ з січня по травень 2023 року та розроблення SWOT-аналізу для визначення проблем і перспектив впровадження механізмів стійкості у розвиток міст стали основою формування результатів дослідження. Потенціали стійкості обраних типів міст проаналізовано у контексті окремих складових, а саме економічної, соціальної та екологічної стійкості.

Виявлено, що рівень економічного та соціального розвитку агломерованих поселень в Одеській агломерації є нерівномірним. Прибережні міста мають вищий рівень економічно-соціального розвитку завдяки наявності найбільших морських портів України, натомість залежність міської економіки від діяльності кількох великих підприємств не гарантує економічну стійкість. На початку повномасштабного військового російського вторгнення саме ці міста відчували найбільшу вразливість через тимчасову зупинку діяльності підприємств і портів. Южне та Чорноморськ потребують підвищеного рівня готовності до змін клімату через вразливість морського узбережжя, тому заходи з ревайлдингу можуть покращити їх здатність до адаптації до змін клімату та стихійних явищ.

Активна діяльність місцевої влади та залучення мешканців, позитивний міграційний приріст, висока частка осіб дитячого та підліткового віку, прозора підтримка малого підприємництва та покращення туристичної привабливості починають формувати високий рівень економічної та соціальної стійкості Біляївки. Потенціали економічної та соціальної стійкості в Теплодарі є низькими через значний дефіцит робочих місць і великі обсяги маятникових трудових міграцій до ядра агломерації, тому варто формувати привабливі умови для малого та середнього бізнесу у різних галузях для диверсифікації економіки, а створення індустріального парку або бізнес-інкубатору зможе компенсувати відсутність містоформуючого підприємства. Вивчення всіх загроз та можливих викликів, інтеграція інструментів міської стійкості до офіційних документів на основі співпраці всіх зацікавлених осіб має стати подальшим кроком впровадження економічної, соціальної та екологічної стійкості у процеси управління містами приморської Одеської агломерації.

Ключові слова: міська стійкість, прибережні міста, внутрішні міста, Одеська агломерація.

BUILDING RESILIENCE OF AGGLOMERATED URBAN SETTLEMENTS OF COASTAL ODESA AGGLOMERATION

***Olena DRONOVA, Anastasiia VOLKOVA**

*Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine
olena.dronova@gmail.com

Abstract:

Modern cities and their agglomerations are experiencing significant threats related to climate change and its consequences, pandemics, wars, etc. It is difficult for large agglomerations to mitigate the consequences of such challenges in a coordinated manner. The small cities have even fewer resources to effectively respond to threats, which makes them more vulnerable and unstable to new challenges of development. Coastal agglomerations face significant challenges to resilience in the face of internal and external threats.

The research purpose is to identify features, opportunities, as well as problems and potential risks of forming the resilience of agglomerated urban settlements of the coastal Odesa agglomeration. The authors' attention was focused on a comparison of the resilience potentials of two types of cities according to their socio-geographical location: coastal (Chornomorsk and Yuzhne) and internal (Biliaivka and Teplodar). The research results were formed on the basis of content analysis of municipal official documents and local mass media from January to May 2023 as well as developing a SWOT analysis determining the problems and prospects of implementing resilience mechanisms in the cities. The different components of resilience potential were analyzed for the selected cities, especially economic, social, and environmental ones.

It was revealed that the level of economic and social development of agglomerated settlements in the Odesa agglomeration is uneven. Coastal cities have a higher level of economic and social development due to the presence of the largest seaports in the country. However, the dependence of the urban economy on the activities of few large enterprises does not guarantee economic resilience. At the beginning of the full-scale russian military invasion, these cities felt the greatest vulnerability due to the temporary shutdown of businesses and ports. Yuzhne and

Chornomorsk require an increased level of climate change preparedness due to the vulnerability of the sea coast, so rewilding measures can improve their adaptation to climate change and natural events.

The active work of local authorities and public involvement, positive migration growth, a high proportion of children and adolescents, transparent support for small businesses, and improved tourist attractiveness are beginning to form the high level for the economic and social resilience of Biliavka. The potential for economic and social resilience in Teplodar is low due to the significant shortage of jobs and large flows of commuting labor migration to the core city, therefore it is necessary to create attractive conditions for small and medium-sized businesses in various spheres for economic diversification. The creation of an industrial park or business incubator can compensate for the absence of the city-forming enterprise. The deep research of all threats and possible challenges, as well as the integration of urban resilience instruments into official documents based on the cooperation of all stakeholders, should be a further step in the introduction of economic, social, and environmental resilience in urban management process for the cities of the coastal Odesa agglomeration.

Key words: urban resilience, coastal cities, inland cities, Odesa agglomeration.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2023.90.17-33>

UDC: 911.3: 502.131.1

Вступ

Для поточного стану світової системи розселення характерним є укрупнення міських форм, виникнення і становлення нових видів зв'язків між населеними пунктами в межах великих міських агломерацій, мегалополісів та дельтаполісів. Свідченням цього є те, що станом на 2018 р. 42% всіх містян проживало у міських агломераціях з чисельністю населення понад 1 млн осіб (World Urbanization Prospects, 2018). Сучасні міста і їх агломерації зазнають значних викликів сьогодення, що стосуються зміни клімату та її наслідків, пандемій, військових конфліктів тощо. Процес урбанізації є основним каталізатором глобальних змін довкілля (Olazabal et al., 2012), сучасний розвиток міст має переважно незбалансовані тенденції, які призводять до виходу нашої планети за екологічні планетарні межі (McLaughlin, 2018), при цьому економічні процеси стають все більше флуктуаційними (Coaffee & Lee, 2016). Для пом'якшення наслідків таких ситуацій міста розвинутих країн у складі агломерацій спільно планують і реалізують заходи з протидії викликам, а муніципалітети міст країн, що розвиваються, лише перебувають на етапі початку усвідомлення нових глобальних загроз. Вразливість міських поселень нерідко виникає через недостатнє залучення місцевих мешканців до питань управління розвитком міста, «закритість» органів місцевої влади, відсутність стратегічного розуміння важливості планування інструментів стійкості місцевих громад (Rivero-Villar & Vieuga, 2022). Малі міста та містечка, у яких сьогодні проживає половина міського населення Планети, мають ще менше ресурсів для ефективного реагування на негаразди, що робить їх більш вразливими та нестійкими до нових викликів розвитку, які стають регулярними у наші дні.

У той же час, новітні управлінські заходи в містах здатні запропонувати адекватні відповіді на кризові ситуації. Ідеологічні підходи в адмініструванні містами поступово змінюються. Наприклад, все більше міст звертаються до концепції сталого (збалансованого)

розвитку, яка потребує реалізації на глобальному, національному, регіональному та локальному рівнях (Coaffee & Lee, 2016). Конкуренція між великими містами та агломераціями сьогодні вимірюється не лише в економічному аспекті, але, у першу чергу, щодо відкритості у системі управління, якості життя городян та глобальній екологічній відповідальності. Потреба у комплексних відповідях на різні виклики, що є суперечливими на перший погляд, створює складнощі для формування міських політик, особливо в умовах економії через обмеженість міських бюджетів. Ці складнощі особливо болючі для міст, які вже стикаються з викликами непередбачуваного генезису. Для українських міст головними глобальними викликами раніше були питання нерівностей в умовах неоліберальної глобалізації, пандемія COVID-19, зміна клімату та інші екологічні проблеми. З лютого 2022 р. найбільшим чинником розхитування міської стійкості в Україні стало повномасштабне вторгнення російської федерації. Особливого впливу від військових дій зазнають прикордонні і прифронтові міста, а також приморські агломерації, зокрема Одеська агломерація з її портовою інфраструктурою у містах Южне, Чорноморськ, Одеса, яка є під постійними обстрілами ворога у порушення зернових угод.

Метою даного дослідження є виявлення особливостей, можливостей, а також проблем і потенційних ризиків формування стійкості агломерованих поселень приморської Одеської агломерації. Одеська агломерація об'єктивно існує у географічному просторі, між її містами склалися еволюційні і закономірні зв'язки, що й формують агломераційний ефект, однак формально це утворення не визначено у правовому полі України. Увага авторів зосереджена на порівнянні стійкості прибережних міст агломерації, таких як Южне і Чорноморськ, і внутрішніх міст – Біляївка і Теплодар. Ці міста Одеської агломерації відносяться до групи малих міст (за виключенням Чорноморська), перебувають перед лицем екологічних, економічних, військових

та соціальних викликів і потребують посилення потенціалів стійкості. У даній праці акцент зроблено саме на агломерованих міських поселеннях, місто Одеса свідомо не було включено у дане дослідження, оскільки воно постійно перебуває в зоні уваги дослідників (наприклад, Khalin & Kiely, 2019) і, напевно, потребує окремого глибокого вивчення і подальшого аналізу як ядро моноцентричної міської агломерації.

Теоретико-методологічні основи дослідження Особливості дослідження приморських агломерацій

У нашому дослідженні використовуються поняття «агломерація міських поселень», «міська агломерація» у їх сучасному розумінні, тобто як зосередження взаємопов'язаних населених пунктів, ядром (чи ядрами) яких є велике місто (міста), що формують локальну систему розселення вищого рівня (Dronova & Lys, 2016), об'єднану, у першу чергу, єдністю ринків праці, нерухомості, землі, а також високим рівнем функціональної зв'язаності окремих її компонентів (Demographia World Urban Areas, 2022). У такому розумінні міська агломерація розглядається нами на етапі формування та розвитку постіндустріальних зв'язків і виникнення нових відповідних функцій, тобто як синонім поняття метрополітенський (метрополісний) регіон за Григорієм Підгрушним та Оленою Денисенко, що змістовно поєднує територіально велике місто (метрополіс) з прилеглою територією, що перебуває у функціональному взаємозв'язку з ним (Denysenko, 2012; Pidgrushnyi et al., 2020) в межах поясу дії активних маятникових міграцій населення (commuting belt). Агломеровані поселення – це, переважно, міські населені пункти, розташовані в зоні тяжіння ядра, які мають з ним тісні й різноманітні зв'язки (Dronova, 2014).

Приморське узбережжя завжди вважалося одним з найбільш вигідних положень для розташування та концентрації людської діяльності завдяки можливості розвитку портової, туристичної діяльності, морського транспорту та торгівлі, а також рибальства. Прибережні екосистеми надають суспільству надзвичайно цінні екосистемні послуги, які, водночас, є вразливими до людського впливу (Costanza et al., 1997). Стан довкілля та можливість життя у приморських агломераціях в останні роки все частіше піддається ризику підвищення рівня моря.

Кількість приморських міст та агломерацій в світі збільшилася в 4,5 рази з 1945 року (de Andres & Barragan, 2015). 88% приморських міст та агломерацій задіяні у портовому господарстві (мають портову інфраструктуру). У 2007 році, 40% міського населення світу проживало в 100 кілометрах від узбережжя (Seas, UN Regional, 2011). Хоч лише 2% території суші у світі є урбанізованою, частка урбанізованої або квазі-урбанізованої території узбереж'я світу становить 10% (Lazer et al., 2019). Також, прибережні міста зростають швидше, ніж звичайні: у період з 2000 до 2015 рр. міські осередки, що знаходяться на висоті менше, ніж 10 метрів над рівнем моря, мали

1,98% річного зростання населення, у порівнянні з 1,62% для всіх міських центрів (Lazer et al., 2019). Якщо у 1970 лише 10 найбільших агломерацій світу (від 5 мільйонів осіб) були приморськими, то у 2018 таких агломерацій вже було 38, половина з яких мали чисельність населення більше 10 мільйонів. Наведені дані свідчать про важливість дослідження приморських агломерацій, адже їх кількість і масштабність розвитку зростає.

Прибережним міським поселенням характерні нижча географічна висота та вища щільність населення, ніж внутрішнім містам (Balica et al., 2012). Прибережні міста також відчувають збільшений вплив затоплень за рахунок зміни клімату, осідання порід і зростання чисельності населення (Hallegatte et al., 2013). Приморські агломерації є більш чутливими до зазначених викликів через більший і безпосередній вплив змін клімату на їх території.

У приморських агломераціях, зазвичай, міста-ядра зосереджуються вздовж морського узбережжя і разом з агломерованими поселеннями утворюють морський фасад концентрації розвитку (Dronova, 2014). Такий тип територіальної структури називається приморським, адже море є природним чинником, що сприятливо впливає на розвиток агломерації. Завдяки багатим природним ресурсам, можливості розвитку рекреації, туризму, міжнародним зв'язкам і функціям, морському транспорту, у приморських агломераціях концентруються капітал і робоча сила. Нерідко приморські агломерації можуть мати недостатній рівень розвитку соціальних функцій ядра через спеціалізацію на портовому господарстві та морських комунікаціях, проте ядро Одеської агломерації можна вважати одним з центрів концентрації соціальної та культурної активності.

Через переважно витягнуте розташування агломерацій вздовж морського узбережжя, що є прикладом лінійно-фасадного типу територіальної структури, в приморських агломераціях спостерігається ускладнення зв'язків між центром і периферією. В Одеській агломерації це ускладнюється нерозвиненими морськими пасажирськими перевезеннями (на відміну від морських прогулянкових маршрутів вздовж Одеського узбережжя, які є досить популярними) та завантаженістю основних транспортних магістралей на півночі, півдні та заході ядра агломерації, адже між агломерованими поселеннями та ядром не існує швидкісного сполучення.

Поліцентричні приморські агломерації є рідкісними та можуть існувати в межах великих міжнародних портових зон, які мають багатогалузеву спеціалізацію (Yavorska & Topchiev, 2013). Для таких агломерацій характерним є ослаблення агломераційного ефекту. Одеську агломерацію прийнято вважати моноцентричною (Stepanenko & Omelchenko, 2019). Проте сучасний розвиток порту Чорноморська, наряду з припортовою харчовою промисловістю та машинобудуванням, та порто-промислового вузла на базі порту «Південний» (м. Южне) свідчить про формування Одеської регіональної портово-логістичної системи, яка є прикладом

принципів поліцентричного розвитку, завдяки формуванню декількох порто-логістичних центрів та географічному положенню, що є сприятливим для приєднання у глобальні та європейські транспортно-логістичні мережі та системи (Torchiev & Nefedova, 2013).

Отже, приморські агломерації мають унікальні особливості та сприятливі умови для розвитку завдяки приморському географічному положенню, проте їх просторова структура також виступає як виклик стійкості щодо формування зв'язаної мережі агломерованих поселень через переважно витягнуте розташування.

Зміст поняття «міська стійкість» та його значення для розвитку міст і міських агломерацій

Поняття «міська стійкість» (англ. urban resilience) є неоднозначним через різноманітність сфер і галузей, що його використовують, наприклад, екологія, науки про Землю, біологічні, соціальні науки, інженерія тощо (Brunn et al., 2020). *Міська стійкість* – це здатність міської системи та її соціально-екологічних і соціально-технічних складових у просторово-часовому вимірі підтримувати або швидко повертатися до бажаних функцій за умов порушення, адаптуватися до змін та швидко трансформувати системи, які обмежують поточну чи майбутню здатність до адаптації (Meerow et al., 2016). Проте, стійкість міської системи є виключно її бажаним станом, а не базовим і постійно існуючим. Один з основоположників сучасної концепції стійкості Кроуфорд Холлінг описує стійкість як здатність екологічної системи продовжувати та зберігати власне функціонування, але не обов'язково залишатися в незмінному стані (Holling, 1973).

Основними особливостями міської стійкості є *неврівноваженість*, що передбачає можливість трансформуватися для збереження бажаних функцій за нових, змінених умов; *неоднотипність шляху до стійкості* – кожне міське поселення потребуватиме рішень різного масштабу в залежності від наявних внутрішніх і зовнішніх обставин; *неоднозначність виміру ступеню стійкості міської системи* – деякі міські поселення можуть мати високий ступінь адаптації, проте міське управління та мешканці можуть вважати його недостатнім. Однак, міська стійкість завжди позитивно сприймається суспільством як концепція, що є корисною для міського розвитку (Meerow et al., 2016). Ступінь досягнення міської стійкості також визначає максимальний ліміт, до досягнення якого міста можуть допускати зміни, перед тим як перейти до реорганізаційних дій для впровадження нових структур і процесів у міській системі (Alberti et al., 2003).

Ефективна концепція стійкої міської системи має базуватися на дослідженні екологічних, економічних і соціальних факторів, тенденцій або змін простору, які можуть бути інтегровані у різноманітні взаємопов'язані сфери превентивної управлінської діяльності на різних ієрархічних рівнях (Pickett et al., 2004). Виходячи з цього, *міська екологічна стійкість*, яка розширює поняття стійкості екосистем, визначається як можливість міської системи поглинати порушення

та реорганізовуватися під час змін, аби утримувати таку ж саму функцію, структуру, ідентичність, ключові процеси та зворотні зв'язки (Walker et al., 2004). Сучасна концепція міської екологічної стійкості базується на дослідженні міст та їх складових як складних систем, що здатні адаптуватися до змін навколишнього середовища (Resilience Alliance, 2007). У цьому випадку, стресовими факторами виступають екстремальні природні явища, зокрема, метеорологічні, гідрологічні та геологічні, а також поступова зміна клімату та її наслідки (Ernstson et al., 2010). Геологічні чинники порушення стійкості за походженням поділяються на зовнішні (абразія, ерозія) та внутрішні (землетруси, виверження вулканів). Наслідки зміни клімату впливають на всі світові регіони, та саме прибережні території є особливо вразливими через підняття рівня моря, що є результатом глобального потепління, підвищений ризик затоплення територій, ерозії та сильних штормів. Для впровадження екологічної стійкості у приморських агломераціях застосовуються заходи «важкої» адаптації (будівництво укріплювальних та захисних споруд), заходи «м'якої» адаптації (керований відступ господарської діяльності від прибережної зони в момент небезпеки або на постійній основі, зміни землекористування, продумані заходи реагування при надзвичайних ситуаціях, екологічне страхування), а також заходи адаптації, що базуються на екосистемних послугах (наприклад, збагачення пляжу піщаними насипами) (Bonnett & Birchall, 2020).

Міська економічна стійкість стосується здатності міської економіки підтримувати існуючий рівень зростання за стабільних чи шокових умов і повертатися до попереднього рівня зростання або повністю змінювати структуру економіки для досягнення хоча б попереднього рівня економічного зростання після пережитого зовнішнього потрясіння (Drobniak, 2012). За (Simmie & Martin, 2010) факторами порушення стійкості локального та регіонального економічного розвитку виступають: періодична економічна рецесія, зростання зовнішніх основних конкурентів, несподіване закриття підприємств, технологічні зміни та ін. Одним з факторів порушення економічної стійкості також визначають зміну клімату (Pike et al., 2010), економічні витрати на наслідки та передбачення яких є затратними. Економічна стійкість має прямий вплив на довготривалий розвиток міст і регіонів, адже економіка виступає одною з ключових сфер життєзабезпечення міських систем. Важливо розуміти, що чим більше диверсифікованою є міська економіка, тим вищим є рівень її стійкості.

Сучасна концепція *соціальної стійкості* стосується здатності громади боротися з внутрішніми порушеннями і зовнішніми викликами, або адаптуватися до них шляхом згуртованості, самоорганізації, пристосування до стресових ситуацій та, в цілому, посилення здатності до навчання та адаптації (Jha et al., 2013). Ця концепція є актуальною для міських громад, як для місцевих активістів, які залучені до міського управління, так і для пересічних громадян, що мають розвивати свою здатність

вчасно та швидко реагувати на негативні чинники та змінювати або підтримувати ключові функції. Найчастіше, люди, які постраждали чи відчували вплив надзвичайної ситуації, є найбільш залученими до реконструкції / відновлення. Формування соціальної стійкості міст має враховувати соціальні фактори та використовувати локальні знання та мережі для управління та зменшення ризиків. Виділяють шість основних складових стійкості громади: комунікація щодо ситуації, загрози, ризики та наявну підтримку; співпраця, особливо покладаючись на локальні ресурси, а не очікування зовнішньої допомоги; згуртованість через прояви чутливості та взаємопідтримки; подолання та здатність вживати заходів і боротися з травмою; довіра до лідерства, особливо на низовому рівні; віра у краще, надихаюче майбутнє (Ganor & Ben-Lavy, 2003). Всі ці ознаки сьогодні, в умовах війни, спостерігаються в українському суспільстві, як в міських, так і сільських громадах.

Формування складових стійкості реалізуються через відповідні механізми досягнення стійкості, а саме заходи, плани і програми у системі управління на різних ієрархічних рівнях. Зокрема, наприклад на локальному рівні, в українських містах розробляються стратегії економічно-соціального розвитку або стратегії сталого розвитку, стратегії сталої міської мобільності та ін., які узгоджуються зі стратегічними документами регіонального та національного рівня і, в еталонних прикладах – з відповідними міжнародними програмами глобального рівня. Програми і плани з підвищення рівня енергоефективності, зниження ресурсоспоживання, створення зелених зон, поводження з відходами, розвитку громадського транспорту і велоінфраструктури, активність екологічних громадських організацій та ін. є

надзвичайно важливими для стійкого розвитку українських міст (Kononenko & Dronova, 2022). Такі документи існують і на агломераційному рівні: наприклад, у 2011 році було затверджено Стратегічний план підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Одеської агломерації (субрегіону) (Odessa Regional Council, 2011), однак його втілення у життя є дещо дискусійним. У Стратегії розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки питання стійкості не піднімаються у вигляді окремого блоку, але інтегруються згадками про важливість створення біологічно стійких екосистем. Перехід до сталого розвитку регіону у документі асоціюється з екологічною безпекою, збалансованим природокористуванням і розвитком малого та середнього бізнесу (Odessa Regional State Administration, 2021). Важливими є приклади впровадження програм та планів повоєнного відновлення міст на збалансованих засадах.

Таким чином, концепція міської стійкості та її втілення має ключове значення для такого розвитку міст і міських агломерацій, що вважається сталим і збалансованим, наскільки це є можливим у сучасних умовах, сповнених екологічних, економічних і соціальних викликів.

Методика дослідження та дані Обрана територія дослідження

Одеська агломерація є найбільшою приморською моноцентричною агломерацією в Україні, до складу якої входять міста Біляївка, Теплодар, Чорноморськ і Южне (рис. 1). Одеська агломерація, незважаючи на економічну та соціальну вразливість, що проявилися під час повномасштабного вторгнення, та постійну екологічну вразливість, є ядром економічного та соціального розвитку українського Причорномор'я.

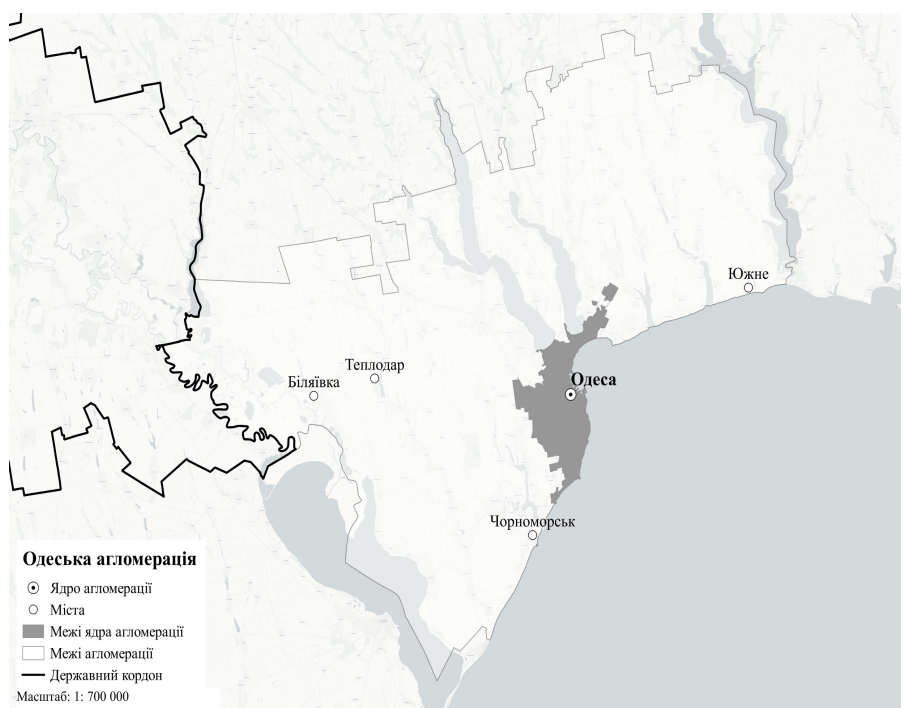


Рис. 1. Просторове розміщення Одеської агломерації та її міст (розробка авторів)

Межі агломерації були визначені у 2011 році (Odesa Regional Council, 2011) та сьогодні майже збігаються з межами Одеського району, за винятком північно-східного кордону, де села Новомиколаївка, Курівське, Сербка та Каїри, що раніше входили до меж Одеської агломерації, тепер відносяться до Березівського району, а село Кароліно-Бугаз – до Білгород-Дністровського району. Населення агломерації – 1,36 мільйонів осіб. Площею агломерації, враховуючи реформу децентралізації та укрупнення районів, варто вважати 3922,8 км², тобто площу Одеського району. Щільність населення – 347,7 осіб/км². Концепція стійкості Одеської агломерації як єдиної системи у жодних стратегічних документах не прослідковується.

Об'єктом даного дослідження є міста-супутники Одеської агломерації без урахування ядра агломерації, задля того, щоб порівняти більш співмірні за рівнем економічного, соціального та просторового розвитку малі та середні міста. Агломеровані поселення, на відміну від віддалених невеликих міських поселень, мають більший потенціал щодо встановлення ефективного реагування та планування заходів протидії економічним, соціальним та екологічним викликам завдяки більш щільному розташуванню та концентрації населення. Населені пункти було типізовано за географічним положенням по відношенню до морського узбережжя та виділено прибережні (Чорноморськ і Южне) та внутрішні (Біляївка, Теплодар) міста.

Прибережні міста Одеської агломерації Чорноморськ і Южне отримали статус міста у другій половині XX століття (у 1973 і 1993 рр. відповідно). Територія сучасного міста Чорноморська була заселена ще з XVIII століття, урбанізаційні процеси почалися у середині XX століття з будівництвом суднобудівного заводу та морського торговельного порту (City of Chornomorsk, 2022). Місто Южне було засноване як селище у 1978 році з початком будівництва морського торговельного порту «Южний» (нині – «Південний») та Одеського припортового заводу (City of Yuzhne, 2021).

Біляївка та Теплодар є внутрішніми містами Одеської агломерації, адже не мають виходу до моря, та розміщені на північному заході від ядра агломерації. Біляївка розташовується у дельті р. Дністер, на відстані 5,5 кілометрів від державного кордону з Молдовою. Поселення згадується як село Голоківка ще у 1792 році, а в 1872 році було розпочато будівництво Дністровського водогону для забезпечення питною водою Одеси, а згодом і значної частини Одеської області (City of Biliaivka, 2021). Як і Чорноморськ та Южне, Теплодар є молодим містом, що було засноване у 1983 році як селище міського типу для працівників атомної теплоелектроцентралі, яка так і не була збудована через аварію на ЧАЕС, а у 1997 році набуло статусу міста обласного значення (City of Teplodar, 2021).

Методи

Дослідження потенціалів стійкості прибережних і внутрішніх міст Одеської агломерації проводилося з січня по травень 2023 року з метою виявлення

особливостей, можливостей, а також проблем і потенційних ризиків формування стійкості агломерованих поселень приморських агломерацій і складалося з кількох етапів.

На початку, на базі опрацювання теоретичних підходів до визначення особливостей розвитку приморських агломерацій та поняття «міської стійкості» для розвитку міст і міських агломерацій, з метою визначення потенціалу стійкості, автори виділили окремі його складові: економічну, соціальну та екологічну стійкість. Наступний етап дослідження передбачав збір статистичної інформації для аналізу динаміки ряду демографічних, економічних та екологічних показників і картографування виробничих, соціальних і природних об'єктів задля візуалізації особливостей їх просторового розміщення як рушіїв формування економічної, соціальної та екологічної стійкості в контексті обраних типів міст. Інформація, отримана під час проведення контент-аналізу стратегій розвитку 4 міст і публікацій у місцевих ЗМІ (у тому числі 4 новинні Telegram-канали та 1 Facebook-сторінка), стала основою формування результатів дослідження з використанням порівняльно-описового методу. На завершальному етапі для аналізу проблем і перспектив впровадження механізмів стійкості у розвиток міст було використано метод SWOT-аналізу та опрацьовано результати дослідження за допомогою аналізу і синтезу, систематизації та узагальнення. На кожному з етапів дослідження враховувалися результати власних спостережень у м. Южне, околиць Біляївки у дельті р. Дністер.

Результати та їх обговорення

Формування стійкості прибережних міст Одеської агломерації

Прибережними містами Одеської агломерації є Южне та Чорноморськ, що розташовані на північному сході та півдні від міста Одеси відповідно. При дослідженні потенціалів стійкості міст важливим є контекст просторової організації ключових об'єктів, що сприяють або загрожують формуванню міської стійкості. За допомогою відкритих просторових даних авторами у середовищі Quantum GIS було розроблено відповідні картосхеми міст, що відображають виробничі, соціальні та природні об'єкти (рис. 2).

У просторовому аспекті місто Южне представлене 4 мікрорайонами щільної багатоповерхової забудови, 1 районом садибної забудови, що відокремлений комерційно-виробничою зоною та незабудованою територією від мікрорайонів, і рекреаційними зонами на узбережжі Чорного моря та Сичавського ставу. Южне проектувалося як комфортне місто для людей, тому в межах 4 мікрорайонів діє правило 15-хвилинної доступності до основних закладів і морського узбережжя (Provotar & Volkova, 2022). Для Чорноморська характерною є дуже щільна багатоповерхова забудова та розміщення порто-промислової зони на півночі міста, а також концентрація більшості комерційних об'єктів вздовж проспекту Миру.

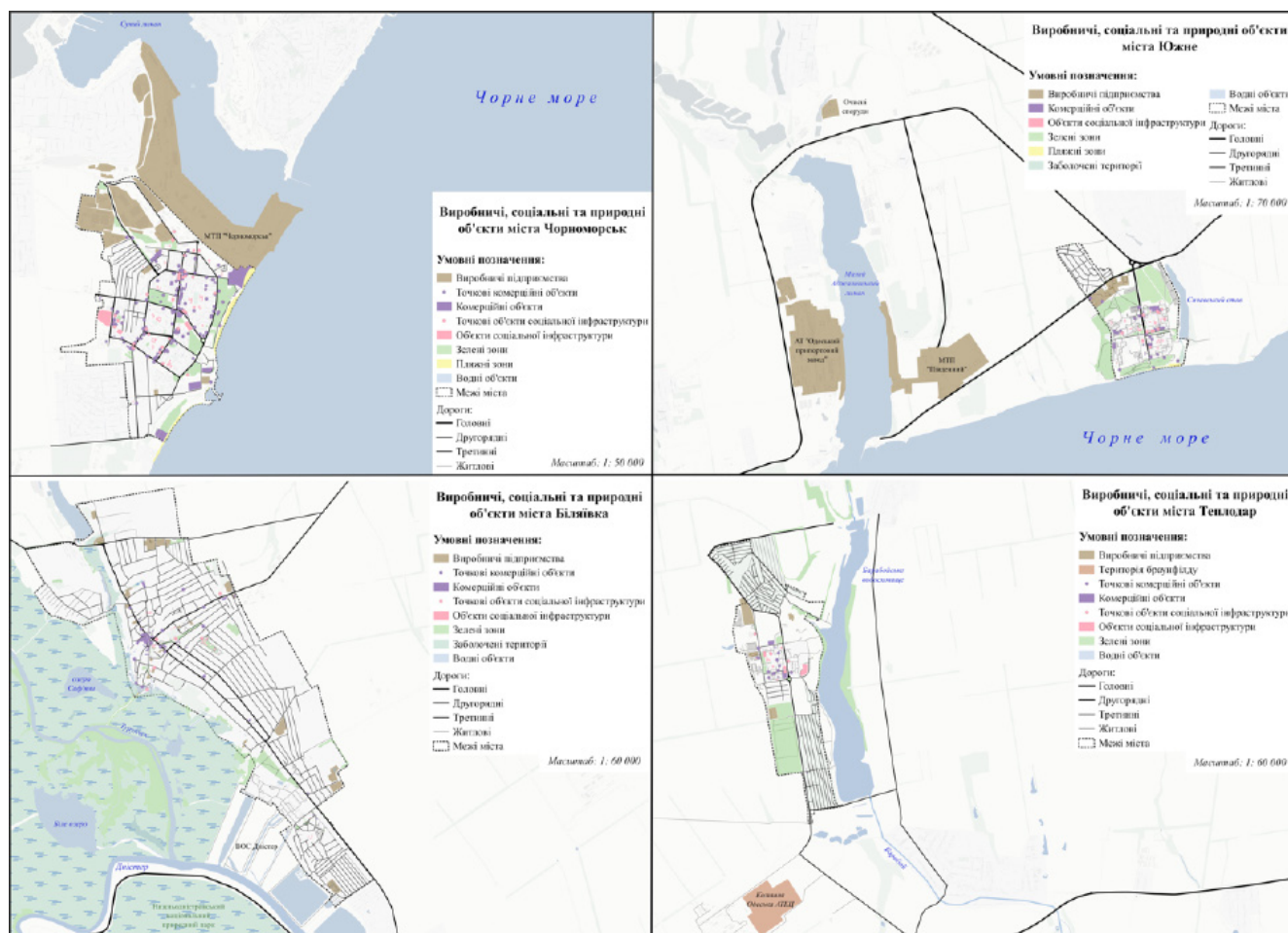


Рис. 2. Просторова організація міст Одеської агломерації (розробка авторів)

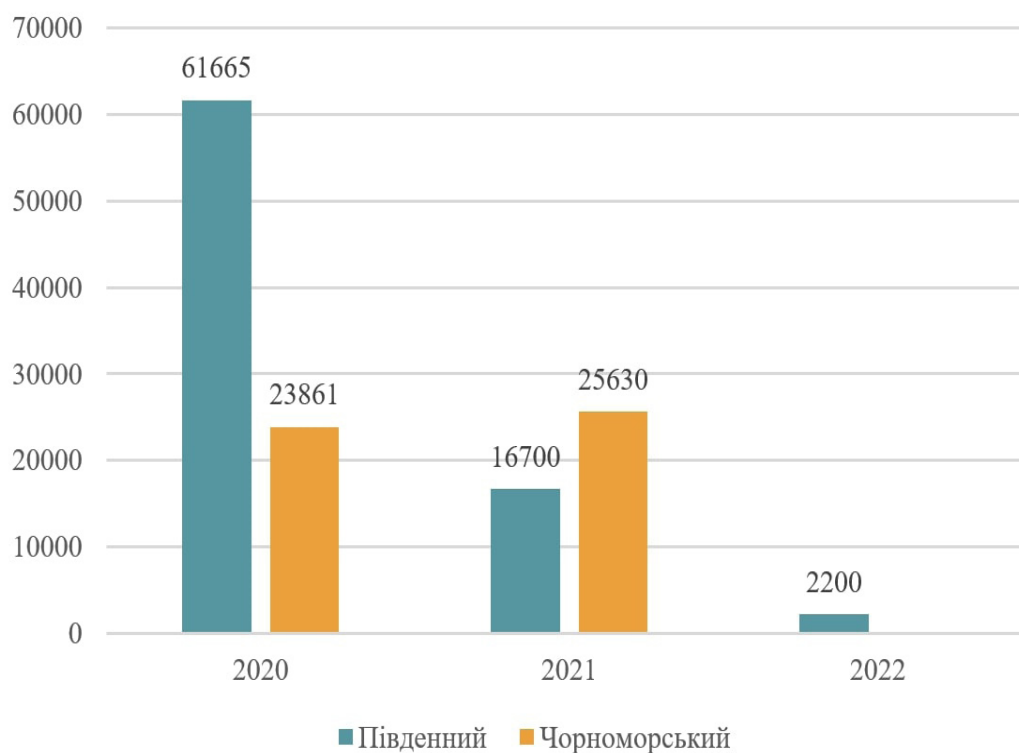


Рис. 3. Вантажообіг морських портів м. Южне та Чорноморськ у 2020-2022 рр., тис. тонн (розроблено авторами за даними Головного управління статистики в Одеській області)

Чисельність населення Чорноморську (71,4 тис. осіб) є вдвічі більшою, ніж в місті Южне (32,9 тис. осіб), так само як і площа. В обох містах значення щільності населення є не вищим за 3500 осіб/км² (3360 осіб/км² у Чорноморську та 3161 осіб/км² в Южному), проте фактична щільність населення в основній житловій забудові без врахування площ віддалених містоформуючих підприємств у Южному є вдвічі більшою та становить 7538 осіб/км², а в Чорноморську – 10750 осіб/км². У Чорноморську проявляються ознаки загального скорочення населення через від'ємний природний приріст, натомість Южне – одне з небагатьох міст України, де з часів заснування міста до пандемії COVID-19 спостерігався природний приріст, а міграційний приріст й досі є додатним.

Опорою економічного розвитку обох міст є морські порти. Морський торговельний порт «Південний» у м. Южне є найбільшим портом України та мав найбільші показники вантажообігу в 2020 році, проте у 2021 році обсяги вантажообігу порту «Чорноморськ» перевищили показники «Південного» (рис. 3).

У 2022 році з початком повномасштабного вторгнення росії в Україну діяльність портів була припинена. 22 липня 2022 року було підписано угоду про розблокування портів та вивезення українського зерна з портів «Чорноморськ», «Одеса» та «Південний», тому діяльність портів була відновлена, хоч і в значно менших масштабах. У Южному великі прибутки до міського бюджету також привносив Одеський припортовий завод, проте з початком повномасштабного вторгнення перевантаження російського аміаку зупинилося, як і виробництво заводу, тому більшість працівників впродовж багатьох

місяців не отримували заробітну плату. Наразі, з перепрофілюванням і початком перевантаження зерна в рамках Зернової угоди на потужностях заводу, працівники почали отримувати мінімальну заробітну плату, хоча раніше робота на підприємстві була одним з основних чинників високого рівня середньої заробітної плати міста, що становила 20240 гривень у 2020 році (рис. 4). Підвищення економічної стійкості для цих прибережних міст можливе при активнішій диверсифікації економіки, коли їх функціонування та розвиток стане менш залежним від декількох великих підприємств.

Найбільш прибутковою галуззю у Чорноморську є промисловість. Понад 60% обсягів реалізованої промислової продукції припадає на 5 підприємств харчової промисловості (City of Chornomorsk, 2022). У місті продуктивно працює Фонд підтримки малого підприємництва, про що свідчить позитивна динаміка збільшення кількості юридичних осіб. В Южному найбільша кількість населення зайнята у промисловості та сфері транспорту, а частка зайнятих працівників на середніх і малих підприємствах становить 45% (City of Yuzhne, 2021). Чорноморськ та Южне серед інших міст Одеської агломерації займають найвищі позиції за обсягом капітальних інвестицій з відривом майже у два рази (рис. 5) (City of Yuzhne, 2021).

До 2022 року, щороку сумарно за літній період чисельність населення Южного та Чорноморська збільшувалася майже втричі завдяки пляжному туризму, що успішно розвивався у прибережних містах. Так, у 2021 році сумарна кількість туристів за літній сезон у Южному становила 81000 (City of Yuzhne, 2021). Чорноморськ є відомим напрямком пляжного туризму, завдяки високій якості

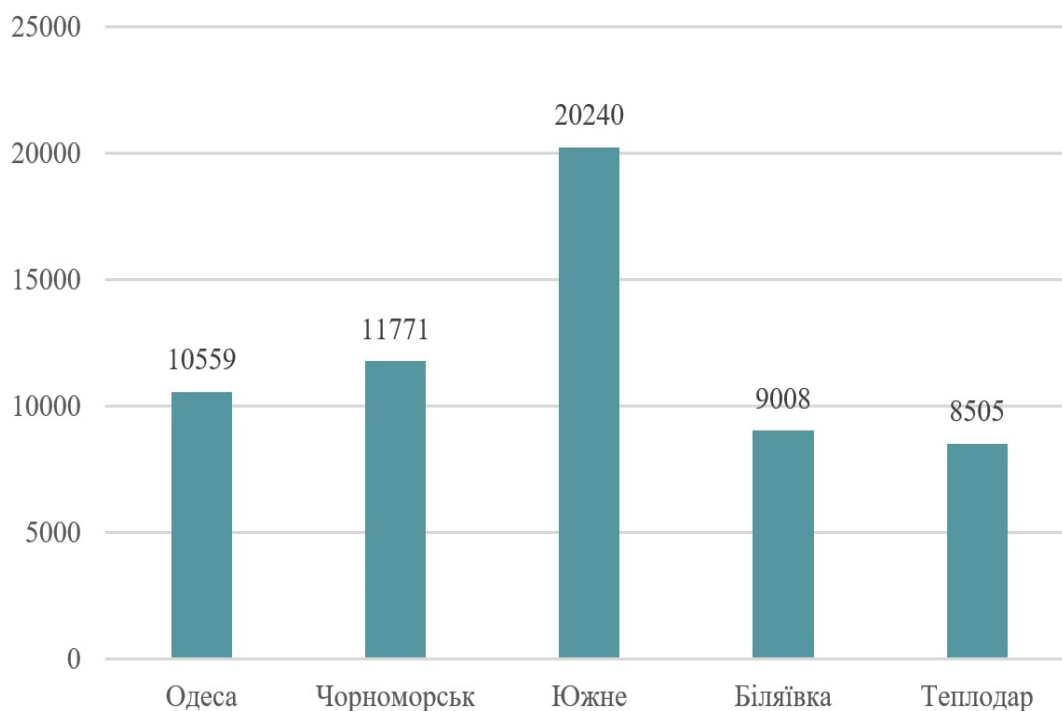


Рис. 4. Середньомісячна заробітна плата в містах Одеської агломерації у 2020 р., грн (розроблено авторами за даними Головного управління статистики в Одеській області)

Центрального пляжу, та володарем Блакитного прапору з 2011 року (The beach of Chornomorsk... 2021). Проте через повномасштабне вторгнення та активні бойові дії акваторія Чорного моря була замінована, окрім зернових коридорів з морських портів, тому пляжний туризм з 2022 року став фактично неможливим через заборону перебування на морському узбережжі та купання в морі. Це свідчить про значні збитки туристичної інфраструктури, у тому числі прибережних закладів торгівлі, ресторанів, готелів, які Южне та Чорноморськ вимушені понести під час літніх сезонів, допоки прибережна акваторія не стане безпечною.

Найбільше видатків з міського бюджету Южного направляються у соціальну сферу. В Южному функціонує 4 школи, 5 дитячих садків, 3 заклади позашкільної освіти, 3 заклади соціального захисту та соціального забезпечення населення, діє 113 громадських організацій. Аналіз соціальних мереж показав, що соціальна сфера та населення міста Южне з початком повномасштабного вторгнення набули ознак згуртованості через необхідність підтримки соціально вразливих верств населення, зокрема, внутрішньо переміщених осіб, осіб з інвалідністю, похилого віку та ін. Наприкінці лютого 2022 р. мешканці Южного, як і багатьох інших міст України, стикнулися з проблемою якості підготовки укриттів, тому співпраця мешканців та їх самоорганізація, зокрема, завдяки тому, що майже всі багатоквартирні будинки міста (57) мають ОСББ (City of Yuzhne, 2021), дозволили досить швидко вирішити це питання та покращити якість укриттів. У місті діє Координаційно-гуманітарний штаб Юженської громади, БФ «Серце Южного» та 3 волонтерських штаби, що здійснюють заходи з гуманітарної, фінансової,

інформаційної допомоги соціально вразливим категоріям населення, організовують фінансові збори на придбання необхідного оснащення та предметів на потреби військових (Yuzhny: news channel, 2023). У 2022-2023 рр. у місті проводилися різноманітні культурні заходи для мешканців і переселенців у палаці культури «Дружба», 4 благодійні ярмарки на проспекті Миру. Під час війни в Южному продовжується зведення житлових багатоквартирних будинків, здійснюються заходи забезпечення енергоефективності житлових будинків.

У Чорноморську функціонує 12 дитячих садків, завантаженість яких становить 131 особу на 100 місць, 12 шкіл, 6 позашкільних закладів і 2 професійно-технічних училища. Місто має активне культурне життя, а наймасштабнішою культурною подією є міжнародний фестиваль «Джаз Коктебель». Під час військового стану волонтерський штаб Чорноморська здійснює фінансові збори та організовує допомогу військовим, а роздачу гуманітарної допомоги переселенцям, пенсіонерам і багатодітним сім'ям здійснює БФ «Чорноморський шлях». За даними місцевих ЗМІ, у місті проводилися культурна толока для інтеграції ВПО у соціальне середовище міста, благодійний ярмарок, екологічна акція «Всесвітній день прибирання» та заходи до Дня молоді (Chornomorsk: news channel, 2023). З іншого боку, у новинних джерелах Чорноморську, у порівнянні з містом Южне, висвітлюється набагато більше новин про злочинність у місті, що може свідчити про вищий рівень злочинності Чорноморська не лише через вищу чисельність населення. Також, у містах проводяться опитування мешканців, зокрема у Чорноморську – опитування мешканців віком за 60 років для залучення громадян похилого віку до

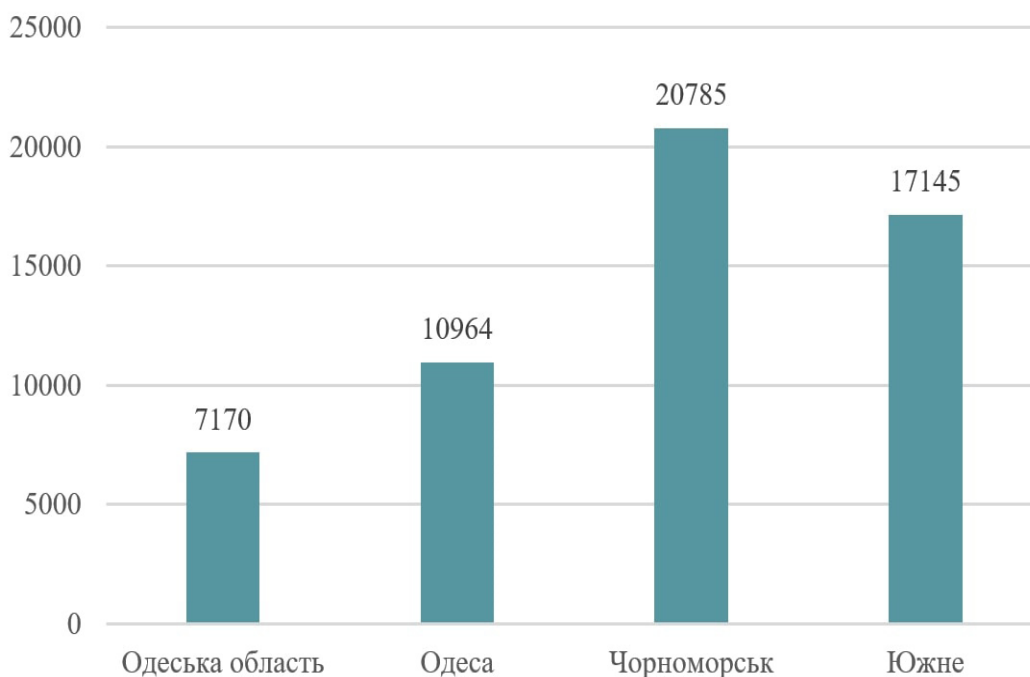


Рис. 5. Інвестиції на одну особу в області, центрі агломерації та прибережних містах у 2020 р., грн (розроблено авторами за даними Головного управління статистики в Одеській області)

процесу прийняття рішень у громаді (Chornomorsk City Council, 2023), а в Южному проводилося опитування мешканців щодо визначення проблем розвитку міста в рамках написання Стратегії сталого розвитку.

В екологічному аспекті прибережні міста є менш вразливими до поширення аномальних температур і аномальної кількості опадів, ніж інші території України. У період з 1991-2020 рр. відносно 1961-1990 рр., середні багаторічні значення середньорічної температури повітря підвищилися в межах 1,1-1,2°C, що є характерним для половини території України, а середня багаторічна кількість опадів за рік збільшилася на 10%, що є одним з найнижчих показників відхилень в Україні та найбільш характерним саме для Одеської області (National Report... 2020). Для обох міст характерним є хімічне забруднення поверхневих і підземних вод, ґрунту через розміщення промислових підприємств, а в Южному – хімічного підприємства І класу небезпеки. У Южному все більшого значення набуває вітрова енергетика: хоч і наявна ВЕС «Южне Енерджі» належить іноземній компанії, вітрова енергетика допомагала пом'якшити проблему вимкнень електроенергії під час масованих ударів по енергетичним об'єктам.

Южне та Чорноморськ найбільше стикаються зі змінами берегової лінії внаслідок зсувних, абразивних процесів, а також з більш інтенсивними штормами внаслідок змін клімату, через які морське узбережжя є ще більш вразливим. В Южному існує необхідність берегоукріплення вздовж узбережжя міста протяжністю близько 1500 метрів (City of Yuzhne, 2021), що планується до реалізації за допомогою інженерних споруд вже понад 5 років, і терасування схилів, яке може бути реалізоване разом із проектом нової набережної на південь від другого мікрорайону міста. Постійні зсуви спричиняють зменшення площі міського пляжу, який і без цього є надмірно завантаженим та потребує значного переосмислення.

Якщо в Южному зсувні скелі є незабудованими та перебувають у відносно незміненому природному стані, то у Чорноморську вільні від розміщення пляжів узбережжя є забудованими, причому в деяких місцях, впритул до моря прилягає хаотична приватна забудова, яка існує вже досить давно. У зоні ризику руйнування внаслідок абразії та підтоплення перебуває понад 30 гектарів і майже 5 тисяч мешканців (Slopes in Chornomorsk... 2018). У 2019 році було встановлено підпірну стіну на одному з пляжів, проте через обмежене фінансування жодних заходів більше не проводилося. У той же час, поблизу пляжу «Райдужний» невеликі приватні будинки повністю руйнуються та сповзають в море через періодичні зсуви, спричиненні підмиванням морем і високим рівнем підземних вод внаслідок забудови узбережжя. Через це узбережжя цілого району приватних будинків перебуває забрудненим уламками зруйнованих будівель, що активно висвітлюється у місцевих новинах.

Підсумовуючи, варто зазначити, що прибережні міста Одеської агломерації є економічно вразливими, що особливо проявилось у 2022 році, а також екологічно вразливими через значні зсувні процеси. Проте їх громади проявляють соціальну стійкість, що особливо стало відчутним з підвищенням важливості соціальної згуртованості та підтримки під час складних часів війни.

Формування стійкості внутрішніх міст Одеської агломерації

Внутрішні міста Одеської агломерації Біляївка та Теплодар розташовані на захід від міста Одеси. Чисельність населення Біляївки та Теплодару є меншою, ніж у прибережних містах, і становить 14 тис. осіб у Біляївці та 10,3 тис. осіб у Теплодарі відповідно. Щільність населення є найнижчою у Біляївці – 809 осіб/км², що пов'язано з тим, що місто повністю забудоване приватною садибною забудовою, що також зумовлює абсолютну концентрацію комерційних об'єктів і об'єктів соціальної інфраструктури лише в одній, північно-центральної частині міста (рис. 2). У Теплодарі щільність населення є вищою (1333 осіб/км²), населення розміщується у місті нерівномірно через відсутність забудови певних територій та розташування великої промислової зони (рис. 2). За чіткістю просторової структури місто Теплодар нагадує Южне, за виключенням містоформуючого підприємства. У Теплодарі спостерігається найбільше міграційне скорочення, а у Біляївці – найбільше природне скорочення населення у розрахунку на 1000 осіб серед усіх досліджуваних міст. Однак важливо зазначити, що до 2019 року у Біляївці та Теплодарі спостерігався природний приріст.

Особливості економічного розвитку Біляївки полягають у переважанні АПК в структурі економіки, а також спеціалізації на виробництві питної води. Найбільша кількість підприємств відноситься до первинного сектору економіки, а також до торгівлі. Найбільшими роботодавцями є державний сектор (міська рада, лікарня) та Філія «Інфоксводоканал» ТОВ «Інфокс» (City of Biliaivka, 2021). У рамках реалізації Стратегії громади за період 2017-2020 років, у Біляївці було оновлено інвестиційний паспорт, розроблено проект з управління твердими побутовими відходами і надано інституційну підтримку потенційним інвесторам, внаслідок чого в місті досить активно почали з'являтися великі супермаркети та заклади малого бізнесу. Теплодар проектувався як атомоград для обслуговування Одеської атомної електростанції, спорудження якої так і не відбулося. Відповідно, місто було позбавлене головного містоформуючого підприємства для якого воно проектувалося. У Теплодарі найбільша кількість населення зайнята в галузі освіти, переробній промисловості, торгівлі, професійній і науково-технічній діяльності та охороні здоров'я; 45% зайнятих працюють у бюджетній сфері (City of Teplodar, 2021). Найбільшими роботодавцями є підприємства у сфері експлуатації житла, виробництва пластмас і паперових виробів, водопостачання, енергопостачання, зокрема, «Одеська теплоелектроцентраль №2» та у сфері виробництва відновлювальної енергетики.

Середньооблікова кількість штатних працівників у Теплодарі – 1000 осіб, що становить менше 20% працездатного населення міста (City of Teplodar, 2021), тому великою проблемою є нестача робочих місць, що є причиною маятникових трудових міграцій до Одеси. Цей фактор є важливим, адже більше 70% доходів бюджету міста формується з податків на доходи фізичних осіб. У 2021 році середньомісячна заробітна плата у Біляївці була меншою за середній показник по агломерації на 16,5%, а в Теплодарі – на 29% (рис. 4).

У Біляївці функціонує 3 дитячих садки, 3 школи, наповнюваність яких продовжує зростати впродовж останніх 4 років, 1 будинок культури з музейним відділенням і 1 лікарня. У Теплодарі функціонує 2 дитячих садки, 1 школа, 5 закладів позашкільного навчання, у тому числі спортивного, музичного та мистецького спрямування, 3 спортивних клуби, будинок культури та 1 лікарня. Біляївська ОТГ є однією з найкращих громад Одеської області в рейтингу інституційної спроможності і сталого розвитку та посідала перше, друге та четверте місце впродовж 2019-2021 рр. Це свідчить про належний рівень роботи органів місцевого самоврядування, адже було проведено регулярні громадські обговорення, публічні консультації, проект «Смарт-Сіті» і «Прозора влада» для зв'язку з громадою, розроблено Стратегію розвитку молодіжної політики, проведено конкурси громадських проектів. У Теплодарі діє 32 громадські організації, зокрема, «Ліга підприємців та роботодавців м. Теплодар», «Доступне житло» та «Не зупиняйся!», яка була учасником міжнародного проекту «Захистимо природу разом», в рамках якого було встановлено контейнери для збору пластику по всьому місту. Однак у Теплодарі якість роботи місцевого самоврядування є незадовільною через закритість міської влади та низький рівень залучення мешканців до міського управління, – за результатами аналізу локальних джерел даних. Активними тут є громадські рухи, зокрема під час війни. На відміну від Біляївки, в якій не згадуються заходи для підтримки ВПО, що може бути пов'язано з їх незначною кількістю, у Теплодарі ГО «Наша родина», «Віра, Надія, Любов» та Гуманітарний штаб Одеської області надають гуманітарну допомогу, а в приміщенні школи здійснюється збір допомоги для захисників (Official Teplodar, 2023).

Задля забезпечення якості питної води, у Біляївці дотримуються всі санітарні норми; вважається, що місто розташовується в екологічно чистій зоні. До 2020 року Біляївка здійснила багато заходів для розвитку туристичного потенціалу, що включає розробку рекомендацій з поліпшення стану водних потоків і річки Турунчук, відкриття екологічної стежки «Дністровія». Проте русло річки Дністер поблизу міста зазнає постійного забруднення транспортними засобами, які, особливо під час військового стану, формують великі затори на пункті пропуску «Маяки-Удобне-Паланка», де здійснюється транзитний рух Молдовою, адже підйомний міст у Затоці через Дністровській лиман був сильно пошкоджений через

6 російських обстрілів. У Теплодарі наявні 2 СЕС загальною площею 21 га, що становить майже 3% площі міста (City of Teplodar, 2021), а на схід від міста розташоване Барабойське водосховище, що формує рекреаційний потенціал. Проте в Теплодарі існує проблема стихійних сміттєзвалищ, яка поступово вирішується встановленням контейнерів для збору пластику та батарейок. У місті також планується реконструкція каналізаційно-насосної станції 2 з влаштуванням нових очисних споруд, адже наявні є занадто застарілими, а їх подальша експлуатація може призвести до екологічної катастрофи. У стратегії розвитку Теплодарської МТГ (фактично – м. Теплодар) на 2022-2027 роки окремим стратегічним пріоритетом зазначається екологічна та техногенна безпека, що передбачає збільшення вироблення відновлювальної електроенергії, збереження та відновлення природного різноманіття екосистем, а також впровадження роздільного збору сміття.

Таким чином, варто підсумувати, що внутрішні міста Біляївка та Теплодар стикаються з відмінними від прибережних міст викликами. Біляївка демонструє ефективні дії у привабленні малого бізнесу, формуванні туристичної привабливості власних природних рекреаційних ресурсів, а також має найкращий потенціал соціальної стійкості завдяки успішним рішенням міської влади. Теплодар проявляє ознаки економічної нестійкості через вплив робочої сили до ядра агломерації, проте має кращий рекреаційний потенціал. В місті можна відмітити потенціал соціальної стійкості завдяки зростанню кількості населення до 2019 року, оскільки нові мешканці є джерелом взаємопідтримки.

Аналіз особливостей впровадження механізмів стійкості у розвиток агломерованих поселень Одеської агломерації

Відповідність стратегічних пріоритетів і цілей розвитку обраних міст концепції стійкості проаналізована на основі опрацювання затверджених стратегічних документів агломерованих поселень Одеської агломерації (рис. 6). Варто відмітити, що в жодних стратегічних пріоритетах і цілях не згадується поняття стійкості, проте в стратегії Южненської МТГ зазначається важливість стійкого економічного зростання та підвищення стійкості екосистем.

Стратегічні пріоритети Біляївки найкраще відповідають концепції стійкості: траєкторія розвитку міста орієнтується на формування згуртованої громади, збереження та розвиток природних ресурсів і створення умов для «зеленої» економіки. Напрямки розвитку Чорноморська та Южного в цілому окреслюють важливість економічного, соціального та екологічного розвитку, а визначеним пріоритетам Теплодару бракує конкретики, що може бути пов'язано з економічною орієнтацією стратегії розвитку міста та меншим акцентом на розвиток інших галузей.

Поточні завдання розвитку агломерованих поселень висвітлюються у міських програмах. У Біляївці та Теплодарі більшість програм орієнтовані на соціальну сферу, безпеку, впроваджується декілька програм з благоустрою та охорони довкілля та інші.

Таблиця 1

**SWOT-аналіз міської стійкості агломерованих поселень Одеської агломерації
(розробка авторів)**

Сильні сторони	Слабкі сторони
Економічні: - Вигідне географічне положення (Ч, Ю) - Наявність порто-промислових вузлів (Ч, Ю) - Наявність промислових зон (Т, Ч, Ю) - Наявність залізнично-поромного комплексу (Ч) - Фінансова спроможність (Ю) - Інвестиційна привабливість (Б, Ч, Ю) - Сприятливі умови для ведення бізнесу (Б, Ч, Ю) - Сприятливі агрокліматичні умови (Б) - Використання альтернативних джерел енергії (Т, Ю) - Молоді міста (Т, Ч, Ю) - Підтримка малого та середнього бізнесу (Б, Ч) - Туристична привабливість (Б, Ч, Ю) - Розвинута туристична інфраструктура (Ч) - Розгалужена мережа торгівлі (Б) Соціальні: - Сприятлива демографічна ситуація (Б, Ю) - Переважання молодого населення над населенням похилого віку (Б, Ю) - Наявність висококваліфікованих кадрів (Ч) - Велика частка працездатного населення (Ч, Ю) - Активність мешканців (Б) - Розвинута соціальна інфраструктура (Ч, Ю) - Значний освітній та науковий потенціал (Ч, Ю) - Надання соціальної допомоги (Ч, Ю) - Компактність забудови (Т, Ю) Екологічні: - Наявність природно-рекреаційного потенціалу (Б, Т, Ч, Ю) - Наявність водних об'єктів (Б, Т, Ч, Ю) - Найменші відхилення середніх значень температури повітря та опадів за рік (Б, Т, Ч, Ю) - Наявність мережі паркових зон, пляжів (Ч, Ю) - Моніторинг стану атмосферного повітря (Ч, Ю) - Високий рівень якості повітря (Б, Ю) - Налагоджена система збору ТПВ (Ч) - Співпраця влади та мешканців у вирішенні екологічних питань (Ч)	Економічні: - Застарілість виробничого обладнання (Ч) - Незначне виробництво інноваційних товарів і послуг (Б, Т, Ч, Ю) - Відсутність розвинутої туристичної інфраструктури (Б, Ю) - Енергозалежність міст (Б, Ч, Ю) - Залежність від імпорту сировини для промисловості (Ю) - Реалізація низькообробленої промислової продукції (Ю) - «Тінізація» економіки (Б, Т, Ч) - Відсутність підтримки малого бізнесу (Т, Ю) - Нерозвинена туристична інфраструктура (Т) Соціальні: - Природне скорочення населення (Ч) - Нестача кваліфікованого медичного персоналу (Ч) - Високий рівень захворюваності (Ч) - Нерозвинута мережа культурних закладів (Б, Т, Ч) - Нестача об'єктів соціальної інфраструктури (Т) - Низька якість медичних послуг (Т) - Розміщення селітебної зони поруч з морським портом (Ч) Екологічні: - Низький рівень якості питної води (Б, Т, Ч, Ю) - Руйнування забудови через зсувні процеси (Ч) - Необхідність проведення берегоукріплення (Ч, Ю) - Значне техногенне навантаження на навколишнє середовище (Т, Ч, Ю) - Наявність екологічно небезпечних підприємств (Ч, Ю) - Низький рівень екологічної освіти (Т, Ю) - Проблема сортування та утилізації ТПВ (Б, Т, Ч, Ю) - Наявність несанкціонованих сміттєзвалищ (Т, Ю) - Забрудненість водних об'єктів поблизу міст (Б, Ч, Ю) - Відсутність водовідведення у ділянках садибної забудови (Б) - Нераціональне природокористування (Т)

Можливості	Загрози
Економічні: - Диверсифікація економіки, збільшення частки сфери послуг в економіці (Б, Т, Ч, Ю) - Регенерація промислової зони, створення індустріального парку/бізнес-інкубатору (Т) - Розвиток імпортозаміщення (Т, Ю) - Створення привабливих умов для залучення малого та середнього бізнесу (Т, Ч, Ю) - Підвищення рівня інтеграції відновлювальної енергетики до енергозабезпечення (Б, Т, Ч, Ю) - Впровадження заходів енергозбереження (Т, Ч, Ю) - Залучення іноземних інвестицій, реалізація проектів за рахунок міжнародних грантів (Б, Т, Ч, Ю) - Покращення транспортних зв'язків з ядром агломерації (Б, Т, Ю) - Розвиток індустріального (Т, Ю), сільського (Б), зеленого (Ч, Ю) туризму Соціальні: - Залучення мешканців до управління містом (Т, Ч, Ю) - Періодичне проведення опитувань громадської думки стосовно міського розвитку (Т, Ч, Ю) - Збільшення кількості культурних закладів (Б, Т, Ч, Ю) - Збільшення кількості освітніх (Т, Ю), спортивних (Ч), медичних (Т) закладів та покращення їх доступності - Сприяння формуванню місць та організацій для кооперації мешканців (Б, Т, Ч, Ю) - Розширення можливостей допомоги для соціально вразливих категорій населення (Б, Т, Ч, Ю) - Створення привабливих умов для висококваліфікованих працівників (Т, Ю) - Екологічна освіта мешканців (Б, Т, Ч, Ю) - Створення місць відпочинку біля водних об'єктів (Б, Т) Екологічні: - Очищення басейну річки Дністер з залученням транскордонного співробітництва (Б) - Виведення забудови на критично небезпечних зсувах з експлуатації (Ч) - Збільшення площі морських прибережних територій шляхом виконання берегоукріплювальних заходів, у тому числі намівання піску (Ч, Ю) - Створення/реконструкція власних очисних споруд (Т, Ч, Ю) - Збереження незабудованих територій навколо водних об'єктів (Б, Т, Ч, Ю) - Підтримка сусідніх об'єктів природно-заповідного фонду (Б, Ю) - Створення мережі екостежок (Б, Т, Ю) - Впровадження сортування та утилізації ТПВ (Б, Т, Ч, Ю)	Економічні: - Економічна нестабільність (Б, Т, Ч, Ю) - Конкуренція агломерованих поселень між собою, з іноземними компаніями (Б, Т, Ч, Ю) - Нестача фінансування з бюджету міста (Б, Т, Ч, Ю) - Війна в Україні (Б, Т, Ч, Ю) - Залежність від світових цін, девальвація гривні (Б, Т, Ч, Ю) - Високі податки у країні (Б, Т, Ч, Ю) - Постійні зміни у законодавстві (Б, Т, Ч, Ю) - Ризики корупції (Ч, Ю) Соціальні: - Пандемія COVID-19 (Б, Т, Ч, Ю) - Зростання частки осіб похилого віку (Т, Ч) - Політична нестабільність держави (Б, Т, Ч, Ю) - Негативне сальдо міграцій (Т) - Велика частина біженців з України можуть залишитися за кордоном (Ч, Ю) - Зростання дефіциту робочої сили технічного напрямку (Т, Ч, Ю) Екологічні: - Ускладнення впровадження змін у природокористуванні (у тому числі позитивних) через статус приватної власності земель і відсутність адекватних механізмів регулювання (Б, Ч) - Залежність якості питної води від екологічної ситуації Дністра, що залежить від діяльності інших поселень вище за течією (Б, Т, Ч, Ю) - Підвищення рівня моря (Ч, Ю) - Природні стихійні явища (Б, Ч, Ю) - Прояв негативного кумулятивного впливу через довготривалу відсутність покращення екологічного стану певних територій (Т, Ч, Ю)

Примітка: Великими літерами у дужках після кожного пункту позначено населені пункти, для яких відповідний пункт є актуальним: «Б» – Біляївка, «Т» – Теплодар, «Ч» – Чорноморськ, «Ю» – Южне.

У прибережних містах, для яких характерною є наявність декількох мікрорайонів багатоквартирної забудови, реалізуються як міські, так і державні програми у сфері житлово-комунального господарства та енергоефективності, що є важливим для підтримки належної експлуатації будинків, а також програми розвитку соціальної сфери, безпеки та охорони довкілля. В містах немає діючих програм з управління та утилізації твердих побутових відходів, хоч і в офіційних джерелах, і в ЗМІ спостерігається високий рівень обізнаності про дану проблему.

Для детального аналізу потенціалів, проблем, перспектив і викликів в контексті економічної, соціальної та екологічної стійкості, було виконано SWOT-аналіз для агломерованих поселень Одеської агломерації (таблиця 1). Першими літерами назв населених пунктів позначено пункти, які характерні для конкретних міст. Особливостями даного аналізу є те, що деякі пункти є протилежними: наприклад, для Чорноморська та Южного характерна розвинутість соціальної інфраструктури, а для Теплодару притаманною є нестача таких об'єктів.

В цілому, результати дослідження свідчать про те, що рівень економічного та соціального розвитку в агломерації є нерівномірним, однак з ним не варто ототожнювати потенціали стійкості міст. Наприклад, прибережні міста мають вищий рівень економічно-соціального розвитку завдяки наявності одних з найбільших морських портів України та великих промислових підприємств, більшої чисельності населення, (що стимулює розвиток соціальної інфраструктури), ніж у внутрішніх містах. Натомість залежність міської економіки від діяльності великих підприємств не гарантує економічну стійкість: на початку повномасштабного вторгнення саме ці міста відчули найбільшу вразливість через тимчасову зупинку діяльності підприємств і портів. Більш того, рівень сучасної порто-промислової діяльності є в рази меншим довоєнного рівня, що позначається на міських бюджетах.

Біляївка та Теплодар не мають великих підприємств, а їх сумарна чисельність населення є меншою, ніж в Южному. Незважаючи на це, активна діяльність місцевої влади Білявки та залучення мешканців, позитивний міграційний приріст, сприятливі умови для малого підприємництва та висока частка осіб дитячого та підліткового віку починають формувати основи економічної та соціальної стійкості, а стан довкілля міста є найкращим завдяки сусідству з Нижньодністровським національним природним парком. Потенціали економічної та соціальної стійкості в Теплодарі в сучасних умовах є низькими через значний дефіцит робочих місць і великі обсяги маятникових трудових міграцій до ядра агломерації, тому в цьому випадку варто формувати привабливі умови перш за все для середнього бізнесу у різних галузях для диверсифікації економіки та формування її потенціалу. Наприклад, створення індустріального парку або бізнес-інкубатору зможе компенсувати відсутність великого містоформуючого підприємства. «Повернення» людського трудового капіталу Теплодару зменшить масштаби маятникових міграцій та почне формувати попит на соціальну інфраструктуру, дефіцит якої наразі спостерігається в місті, а також створення місць відпочинку, зокрема, на Барабойському водосховищі.

Агломеровані поселення Одеської агломерації мають на меті покращення екологічного стану, перш за все для створення більш сприятливих умов для розвитку туризму та рекреації. Для Біляївки, Теплодару та Южного характерна наявність незайнятих і незабудованих територій в межах і навколо міста, що розташовуються поблизу водних об'єктів та формують основні осередки синьо-зеленої інфраструктури, а Чорноморськ вирізняється високим рівнем озеленення в межах міста. Відновлення природного потенціалу, збереження незабудованих територій та збільшення площ зелених зон сприятиме

Біляївка	Теплодар	Чорноморськ	Южне
«Стратегія розвитку Біляївської міської територіальної громади Одеської області до 2031 року».	«Стратегія розвитку Теплодарської міської територіальної громади на 2022-2027 роки»	«Стратегія економічного та соціального розвитку міста Чорноморська Одеської області до 2025 року»	«Стратегія сталого розвитку Южненської міської територіальної громади на період до 2027 року»
А. Екологічно дружня громада. Збереження та розвиток природних ресурсів. В. Забезпечення рівної доступності усього спектру послуг в громаді. С. Унікальні умови для «зеленої» економіки майбутнього з розвинутою інфраструктурою та логістикою.	1. В центрі уваги людина. 2. Екологічна та техногенна безпека. 4. Ефективний економічний простір.	1. Розвиток сучасної промислової індустрії на базі ІТ-технологій і SMART-управління. 3. Підвищення ресурсоефективності та екологізація. 4. Розвиток туризму та індустрії гостинних послуг. 5. Розвиток соціальної сфери, освіти, науки та культури.	А. Розвинута, конкурентоздатна інноваційна економіка. В. Сприятливий інвестиційний клімат та розвинутий туристичний потенціал. С. Культурний, спортивний, інтелектуальний розвиток з високим рівнем соціального життя. Д. Енергоефективна, енергонезалежна та екологічно чиста громада.

Рис. 6. Схема відповідності стратегічних пріоритетів і цілей досліджуваних міст концепції стійкості (розробка авторів)

покращенню виконання біосферних функцій зелених зон і стану екосистем. Прибережні міста потребують підвищеного рівня готовності до змін клімату через вразливість морського узбережжя, тому заходи з ревайлдингу певних ділянок узбережжя можуть покращити їх здатність до адаптації до змін клімату та стихійних явищ.

Місцева влада агломерованих поселень визнає наявність проблем у різних сферах, а виконання стратегічних цілей і міських програм наблизить міста до стійкості розвитку. Місцевий рівень також є оптимальним для випробовування нових підходів у розробці чи характері міської політики, оскільки інноваційні практики можна протестувати в меншому масштабі для подальшого відтворення в інших громадах (Vogel & Henstra, 2015). Наприклад, інтеграція цілей і заходів щодо зміни клімату в існуючі загальні стратегії розвитку є потенційно більш ефективною, ніж створення окремої політики, та здатна покращити стійкість розвитку міст (Birchall et al., 2021).

Висновки

Аналіз сучасних теоретичних підходів щодо вивчення стійкості приморських міських агломерацій, з застосуванням суспільно-географічних методів та огляду відкритих джерел, а також на базі практичного досвіду щодо впровадження концепції стійкості у різних містах світу надав можливість виявити особливості, проблеми, можливості та ризики формування потенціалу стійкості агломерованих поселень приморської Одеської агломерації.

Виявлено, що агломеровані поселення приморської Одеської агломерації стикаються з рядом викликів, дія яких посилилася під час війни. Зокрема прибережні міста Чорноморськ і Южне є економічно вразливими через зосередженість діяльності на промисловому виробництві, портовому господарстві та туристичній сфері, що зазнають збитків у воєнні роки. Разом з тим, вони є екологічно нестійкими до природних ризиків зміни площі узбережжя Чорного моря через нестачу заходів адаптації. Наявність активного прошарку населення та згуртованість громади є передумовами формування соціальної стійкості у цих містах. Потенціали стійкості

внутрішніх міст, Біляївки та Теплодару, є фактично протилежними через відмінність умов формування поселень та рівня активності політики місцевої влади. Біляївка має потужний потенціал соціальної стійкості, екологічну збалансованість завдяки наявності природоохоронного об'єкту, а також перебуває на шляху диверсифікації економіки завдяки відкритості влади до появи малого та середнього бізнесу. Теплодар переживає досить складну соціально-економічну ситуацію через відсутність містоформуючого підприємства, для обслуговування якого це місто проектувалося за радянських часів, однак місцева влада визнає наявні складнощі та орієнтується на формування сприятливого інвестиційного клімату та створення індустріального парку/бізнес-інкубатору.

В результаті дослідження можна зробити висновок, що, в цілому, малі та середні агломеровані поселення агломерацій в умовах конкуренції з містом-ядром мають надавати унікальні переваги населенню, пов'язані з меншою вартістю життя і вищою його якістю, невеликою площею міста, озелененням, компактністю забудови, що надає швидкий доступ до закладів соціальної інфраструктури, зон відпочинку тощо. Саме за таких умов пропозиції щодо робочих місць у малих і середніх містах можуть бути більш привабливими, ніж у великих. Робочі місця є ключовим фактором вибору місця проживання для більшості працездатного населення, що у свою чергу сприяє економічній стійкості населеного пункту, не дає містам переходити до категорії згасаючих. Формування міської стійкості потребує участі зацікавлених сторін (Meegow et al., 2016). Участь громадськості в міському управлінні та реалізації заходів здатна не лише підвищити рівень обізнаності громади про існуючі зовнішні економічні, соціальні та екологічні впливи, які підвищують її вразливість (Vogel et al., 2020), а й покращити результат імплементації місцевої політики через співпрацю, яка є необхідною для підвищення потенціалів стійкості (Woodruff et al., 2022). Глибоке вивчення всіх загроз та можливих викликів, інтеграція підходів міської стійкості до офіційних документів на основі співпраці міської влади, мешканців і бізнес-сторін має стати подальшим кроком впровадження економічної, соціальної та екологічної стійкості у міський розвиток в процесі міського управління.

Список використаних джерел / References:

- Alberti, M., Marzluff, J. M., Shulenberg, E., Bradley, G., Ryan, C., & Zumbrunnen, C. (2003). Integrating humans into ecology: opportunities and challenges for studying urban ecosystems. *BioScience*, 53(12), 1169-1179.
- Balica, S. F., Wright, N. G., & Van der Meulen, F. (2012). A flood vulnerability index for coastal cities and its use in assessing climate change impacts. *Natural Hazards*, 64, 73-105.
- Birchall, S. J., MacDonald, S., & Slater, T. (2021). Anticipatory planning: finding balance in climate change adaptation governance. *Urban Climate*, 37, 100859.
- Bonnett, N., & Birchall, S. J. (2020). Coastal communities in the Circumpolar North and the need for sustainable climate adaptation approaches. *Marine Policy*, 121, 104175.
- Brunn, S. D., Dronova, O., & Kononenko, O. (2020). Slavutych atomograd as the last ideal city of the USSR: Challenges and adaptation mechanisms of resilience. *GeoJournal*, 86, 2887-2903.
- Chornomorsk City council (2023) Facebook: webpage. [In Ukrainian]. [Чорноморська міська рада. Facebook : веб-сайт.] Retrieved from: <https://www.facebook.com/vc.cmr.gov.ua/>

Chornomorsk: news channel. Telegram platform. [In Ukrainian]. [Chornomorsk : новинний канал. Telegram : веб-сайт]. Retrieved from: <https://t.me/checity>

City of Biliavka (2021). Development Strategy of the Biliavka urban territorial community of the Odesa region until 2031. [In Ukrainian]. [Стратегія розвитку Біляївської міської територіальної громади Одеської області до 2031 року. Офіційний веб-сайт Біляївської міської ради]. Retrieved from: https://bilyavka.od.gov.ua/wp-content/uploads/Strategiya_rozvytku_Bilyayivskoyi_miskoyi_terytorialnoyi_gromady_do_2031_roku.pdf

City of Chornomorsk (2022). Strategy of economic and social development of the city of Chornomorsk, Odesa region until 2025. [In Ukrainian]. [Стратегія економічного та соціального розвитку міста Чорноморська Одеської області до 2025 року. Офіційний сайт міста Чорноморськ, 2022]. Retrieved from: <https://web.archive.org/web/20220227091801/https://cmr.gov.ua/prozora/documents/type/RishennyaDepKom/show/5411/>

City of Teplodar (2021). Development Strategy of the Teplodar urban territorial community for the period 2022-2027. [In Ukrainian]. [Стратегія розвитку Теплодарської міської територіальної громади на 2022-2027 роки. Офіційний веб-сайт Теплодарської міської громади]. Retrieved from: <https://docs.google.com/document/d/1Botcj3O4vT3WbssFA49roHPR4YGKwWoz/edit>

City of Yuzhne (2021). Sustainable Development Strategy of the Yuzhne urban territorial community until 2027. [In Ukrainian]. [Стратегія сталого розвитку Юженської міської територіальної громади на період до 2027 року. Офіційний сайт міста Южне]. Retrieved from: http://web.archive.org/web/20220123145058/http://yuzhny.gov.ua/uploads/files/2021-12/1640009455_strategya-yumtg-do-2027r._compressed.pdf

Coaffee, J., & Lee, P. (2016). *Urban Resilience: Planning for Risk, Crisis and Uncertainty*. Macmillan International Higher Education.

Costanza, R., d'Arge, R., De Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., Limburg, K., Naeem, S., O'Neill, R., Paruelo, J., Raskin, R., Sutton, P., & Van Den Belt, M. (1997). The value of the world's ecosystem services and natural capital. *Nature*, 387(6630), 253-260.

de Andres, M., & Barragan, J. M. (2015). Development of coastal cities and agglomerations: pressure and impacts on coastal and marine ecosystems. *Coastal Cities and Their Sustainable Future*, 148, 63-71.

Demographia (2022). Demographia World Urban Areas 18th Annual Edition: 2022:04. Retrieved from: <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>

Denysenko, O. (2012). *Processes of metropolisation: world economy aspect*. Kyiv: Institute of Geography of NAS of Ukraine. [In Ukrainian]. [Денисенко О. О. Процеси метрополізації: світогосподарський аспект. Київ: Інститут географії НАН України, 2012. 193 с.]

Depo.ua: Odesa news (2018). Slopes in Chornomorsk are being saved from the landslides (PHOTO). [In Ukrainian]. [Схили у Чорноморську рятують від зсувів (ФОТО). Новини Одеси. Останні події Одеської області на Depo.ua : веб-сайт]. Retrieved from: <https://odesa.depo.ua/ukr/odesa/shili-u-chornomorsku-ryatuyut-vid-zsuviv-foto-20181105864735>

Drobniak, A. (2012). The urban resilience—economic perspective. *Journal of Economics and Management*, 10, 5-20.

Dronova, O. (2014). *Geourbanistics*. Kyiv: Publishing and Printing Center “Kyiv University”. [In Ukrainian]. [Дронова О. Л. Геоурбаністика : навч. посібник. Київ: ВПЦ «Київський університет», 2014. 419 с.]

Dronova, O., & Lys, Ya. (2016). Metropolitan areas management: European experience for reforms in Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*, 1, 47-52. [In Ukrainian]. [Дронова О. Л., Лис Я. С. Управління міськими агломераціями: європейський досвід для реформ в Україні. *Український географічний журнал*. 2016. Вип. 1. С. 47-52].

Ernstson, H., Van Der Leeuw, S. E., Redman, C. L., Meffert, D. J., Davis, G., Alfsen, C., & Elmqvist, T. (2010). Urban transitions: on urban resilience and human-dominated ecosystems. *Ambio*, 39, 531-545.

First information portal of the city of Chornomorsk (2021). The beach of Chornomorsk obtained “Blue Flag” again. [In Ukrainian]. [Чорноморський пляж знову отримав «Блакитний прапор». Перший інформаційний портал Чорноморська : веб-сайт]. Retrieved from: <https://chernomorsk.com.ua/news/chornomorskii-pliazh-znovu-otrimav-blakitnii-prapor>

Ganor, M., & Ben-Lavy, Y. (2003). Community resilience: Lessons derived from Gilo under fire. *Journal of Jewish Communal Service* 79(2/3), 105-108.

Hallegatte, S., Green, C., Nicholls, R. J., & Corfee-Morlot, J. (2013). Future flood losses in major coastal cities. *Nature Climate Change*, 3(9), 802-806.

Holling, C. S. (1973). Resilience and stability of ecological systems. *Annual Review of Ecology and Systematics*, 4(1), 1-23.

Jha, A. K., Miner, T. W., & Stanton-Geddes, Z. (Eds.). (2013). *Building Urban Resilience: Principles, Tools, and Practice*. World Bank Publications.

Khalin, V., & Kiely, N. (2019). Degradation or regeneration? Prospects for developing the port-city interface in Odesa. *Urbani Izziv*, 30(1), 129-143.

Kononenko, O., & Dronova O. (2022). Urban metabolism as a background for the development of circular cities in Ukraine. *Ukrainian Geographical Journal*, 1, 36-46. [In Ukrainian]. [Кононенко О. Ю., Дронова О. Л. Концепція міського метаболізму як підґрунтя для розбудови циркулярних міст в Україні. *Український географічний журнал*. 2022. Вип. 1. С. 36–46].

McLaughlin, J. F. (2018). Safe operating space for humanity at a regional scale. *Ecology and Society*, 23(2). Retrieved from: <https://www.jstor.org/stable/26799104>

Meerow, S., Newell, J. P., & Stults, M. (2016). Defining urban resilience: A review. *Landscape and Urban Planning*, 147, 38-49.

Ministry of Environmental Protection and Natural Resources of Ukraine (2020). National Report on the State of the Environment in Ukraine in 2020. [In Ukrainian]. [Національна доповідь про стан навколишнього природного середовища в Україні у 2020 році. Міністерство захисту довкілля та природних ресурсів України : веб-сайт]. Retrieved from: [https://web.archive.org/web/20220615040326/https://mepr.gov.ua/files/docs/Zvit/2022/%D0%9D%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%20%D0%94%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D1%8C%202020%20\(2\).pdf](https://web.archive.org/web/20220615040326/https://mepr.gov.ua/files/docs/Zvit/2022/%D0%9D%D0%B0%D1%86%D1%96%D0%BE%D0%BD%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0%20%D0%94%D0%BE%D0%BF%D0%BE%D0%B2%D1%96%D0%B4%D1%8C%202020%20(2).pdf)

Odesa Regional State Administration. Official webpage (2021). Development strategy of the Odesa region for the period 2021-2027. [In Ukrainian]. [Стратегія розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки. Офіційний веб-сайт Одеської обласної державної адміністрації.] Retrieved from: <https://oda.od.gov.ua/statics/pages/files/5e4e655ff2e7e.pdf>

Odesa Regional Council (2011). Strategic Plan providing for increasing the competitiveness and economic development of the Odesa agglomeration (subregion). [In Ukrainian]. [Стратегічний план підвищення конкурентоспроможності та економічного розвитку Одеської агломерації (субрегіону). Одеська агломерація. Одеська обласна рада: офіційний веб-сайт, 2011]. Retrieved from: <https://oblrada.od.gov.ua/wp-content/uploads/215-VI.pdf>

Official Teplodar: news channel. Telegram platform. [In Ukrainian]. [Офіційний Теплодар: новинний канал. Telegram : веб-сайт]. Retrieved from: <https://t.me/teplodarofficial>

Olazabal, M., Chelleri, L., Waters, J. J., & Kunath, A. (2012). Urban resilience: towards an integrated approach. In *1st International Conference on Urban Sustainability & Resilience, London*.

Phys.org (2019). Lazer, L., MacManus, K., Sydor, E., & Engi, H. Rising seas threaten low-lying coastal cities, 10% of world population. Retrieved from: <https://phys.org/news/2019-10-seas-threaten-low-lying-coastal-cities.html>

Pickett, S. T., Cadenasso, M. L., & Grove, J. M. (2004). Resilient cities: meaning, models, and metaphor for integrating the ecological, socio-economic, and planning realms. *Landscape and Urban Planning*, 69(4), 369-384.

Pidgrushnyi, G., Mezentssev, K., Dudin, V., Provotar, N., & Bondar, V. (2020). Commercial suburbanization in Kyiv metropolitan region: uneven development and polycentricity. *Ukrainian Geographical Journal*, 4, 19-28. [In Ukrainian]. [Підгрушний, Г. П., Мезенцев, К. В., Дудін, В. С., Провотар, Н. І., Бондар, В. В. Комерційна субурбанізація у Київському метрополісному регіоні: нерівномірність і поліцентричність розвитку. *Український географічний журнал*. 2020. Вип. 4. С. 19-28].

Pike, A., Dawley, S., & Tomane, J. (2010). Resilience, adaptation and adaptability. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3(1), 59-70.

Provotar, N., & Volkova, A. (2022). Diversification of the socio-economic and spatial development of a small mono-functional city – the case of the city of Yuzhne, Ukraine. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 87, 32–43. [In Ukrainian]. [Провотар Н., Волкова А. Диверсифікація соціально-економічного та просторового розвитку малого монофункціонального міста – кейс міста Южне, Україна. *Економічна та соціальна географія*. 2022. Вип. 87. С. 32-43].

Resilience Alliance (2007). Urban Resilience Research Prospectus. Retrieved from: https://issuu.com/getresilient/docs/1172764197_urbanresilienceresearchprospectusv7feb0

Rivero-Villar, A., & Vieyra Medrano, A. (2022). Governance for urban resilience in popular settlements in developing countries: a case-study review. *Climate and Development*, 14(3), 208-221.

Seas, UN Regional (2011). Percentage of total population living in coastal areas. Retrieved from: https://www.un.org/esa/sustdev/natlinfo/indicators/methodology_sheets/oceans_seas_coasts/pop_coastal_areas.pdf

Simmie, J., & Martin, R. (2010). The economic resilience of regions: towards an evolutionary approach. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3(1), 27-43.

Stepanenko, A., & Omelchenko, A. (2019). The urban agglomerations as a form of the modern world process of urbanization. *State and Regions. Series: Economics and Business*, 3, 184-192. [In Ukrainian]. [Степаненко, А. В., Омельченко, А. А. Міські агломерації як форма сучасного світового процесу урбанізації. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2019. Вип. 3. С. 184-192].

Topchiev, O., & Nefedova, N. (2013). The territorial organization of the region's port activity in the context of the transportation-logistical network formation. *Ukrainian Geographical Journal*, 1, 18-26. [In Ukrainian]. [Топчієв О.Г., Нефедова Н. Є. Територіальна організація портової діяльності регіону у контексті формування транспортно-логістичних мереж. *Український географічний журнал*. 2013. Вип. 1. С. 18-26].

United Nations (2018). World Urbanization Prospects: The 2018 Revision. <https://population.un.org/wup/publications/Files/WUP2018-Report.pdf>, accessed: 09.03.2023

Vogel, B., & Henstra, D. (2015). Studying local climate adaptation: A heuristic research framework for comparative policy analysis. *Global Environmental Change*, 31, 110-120.

Vogel, B., Henstra, D., & McBean, G. (2020). Sub-national government efforts to activate and motivate local climate change adaptation: Nova Scotia, Canada. *Environment, Development and Sustainability*, 22, 1633-1653.

Walker, B., Holling, C. S., Carpenter, S. R., & Kinzig, A. (2004). Resilience, adaptability and transformability in social-ecological systems. *Ecology and Society*, 9(2). Retrieved from: <https://www.ecologyandsociety.org/vol9/iss2/art5/>

Woodruff, S. C., Meerow, S., Stults, M., & Wilkins, C. (2022). Adaptation to resilience planning: Alternative pathways to prepare for climate change. *Journal of Planning Education and Research*, 42(1), 64-75.

Yavorska V., Topchiev O. (2013) Odesa agglomeration polycentric development directions. In Rudenko, L. G. (Ed.), *Urban Territories Changes in Ukraine*. Kyiv. [In Russian]. [Изменения городского пространства в Украине / Под ред. Л.Г. Руденко. Киев, 2013. 160 с.]

Yuzhny: news channel. (2023) Telegram platform. [In Ukrainian]. [Южний новосний канал (2023) Телеграм : веб-сайт]. Retrieved from: <https://t.me/YuzhnyTG>

МІСТОФОРМУЮЧА РОЛЬ УНІВЕРСИТЕТІВ: ВПЛИВ НА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ТА ПРОСТОРОВИЙ РОЗВИТОК МІСТ

¹Наталія ПРОВОТАР, ²Христина ЩУРИК

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Україна

¹provotarnat@ukr.net, ²khrystyna.shchuryk@gmail.com

Анотація:

У статті представлено результати оцінки містоформуючої ролі університетів та прояву їх впливу на соціально-економічний та просторовий розвиток міст. На прикладі університетських міст Лунда і Кембриджа, проаналізовано позитивні та негативні складові студентифікації.

Вплив університетів на розвиток міст є багатограним і проявляється в економіці міста, демографічних процесах, просторовому його розвитку, формуванні згуртованої громади. На прикладі двох університетських міст Лунда та Кембриджа виявлено особливості сучасних соціальних, економічних та просторових аспектів «студентифікації». Визначено, що основним результатом впливу університетів на розвиток міст є зосередження в них студентів, які складають майже третину мешканців. Це впливає на загальну динаміку чисельності населення, зумовлює особливості вікової структури мешканців міст, стримує старіння населення. Виявлено, що найбільш значущим для економічного розвитку міст є забезпечення університетами виробництва знань та підготовки висококваліфікованих кадрів, що стимулює розвиток в них інноваційних галузей економіки.

Для оцінки просторових аспектів впливу університетів на розвиток міст на основі даних ГІС створено теплокарти розподілу об'єктів велоінфраструктури та сфери послуг у міському просторі. Виявлено, що концентрація велопаркувань та розміщення закладів індустрії розваг, харчування та інших об'єктів сфери послуг у містах безпосередньо пов'язані з університетською інфраструктурою та місцями масового проживання студентів. Проблемними для розвитку міст визначено: сезонність навантаження на міське середовище та інфраструктуру; поширення явища «місто і мантия», що приводить до виникнення конфліктів між громадою міст та студентами щодо планування розвитку міст, будівництва нового житла, використання публічних просторів; джентрифікацію та просторову сегрегацію. Здійснено SWOT-аналіз розвитку університетських міст Лунда і Кембриджа та окреслено стратегії їх розвитку.

Ключові слова: місто, університетське місто, студентифікація, соціально-економічний розвиток, просторовий розвиток, Лунд, Кембридж

CITY-FORMING ROLE OF UNIVERSITIES: IMPACT ON THE SOCIO-ECONOMIC AND SPATIAL DEVELOPMENT OF CITIES

¹Nataliia PROVOTAR, ²Khrystyna SHCHURYK

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

¹provotarnat@ukr.net, ²khrystyna.shchuryk@gmail.com

Abstract:

The article presents the results of an evaluation of universities' role in shaping cities and impact on their socio-economic and spatial development. Using the examples of Lund and Cambridge as university cities, it examines the positive and negative aspects of studentification.

Universities exert a multifaceted influence on city development manifested in economic dynamics, demographic shifts, spatial changes, and community cohesion issues. The specifics of contemporary social, economic, and spatial aspects of "studentification" are highlighted through the case studies of Lund and Cambridge. Concentration of students, constituting nearly a third of residents, emerges as the primary outcome of university influence, affecting population dynamics, shaping age structure, and mitigating population aging. Universities' pivotal role lies in knowledge production and high-quality personnel training, fostering innovative economic sectors within cities.

Assessing universities' spatial impact on city development, GIS-generated heat maps illustrate the distribution of bicycle infrastructure and service areas in urban spaces. The correlation between bicycle parking, entertainment venues, eateries, and other service facilities concentration with university infrastructure and main student accommodation places is evident. Challenges in city development encompass seasonal load on the city environment and infrastructure, the "city and mantle" phenomenon fostering conflicts between residents and students over urban planning, new housing construction, and use of public spaces, alongside issues of gentrification and spatial segregation. Conducting a SWOT analysis of Lund and Cambridge as university cities, this article outlines their development strategies.

Key words: city, university city, studentification, socio-economic development, spatial development, Lund, Cambridge.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2023.90.34-46>

UDC: 911.3

Вступ. Університети завжди відігравали важливу роль для суспільства, яка полягала у значно більшому, аніж просто освіта населення. З найдавніших часів вони впливали на політичне, економічне та громадське життя, а саме ставали центрами поширення інновацій, створювали робочі місця, формували особливу міську культуру, долучалися до прийняття управлінських рішень щодо розвитку міст та регіонів. Наразі роль університетів посилюється та трансформується. Втім, особливий вплив університети мають саме на малі міста, для яких вони стають головними роботодавцями, тобто виконують містоформуючу роль.

Роль містоформуючих видів діяльності є загалом дуже вагомою в розвитку міст, однак цей вплив значно варіюється залежно від сфери діяльності. Так, індустриальні міста, про які найчастіше йдеться в контексті цієї проблематики, зважаючи на терціарізацію зазнають більше негативного впливу, часто стають депресивними, потребують оновлення та диверсифікації економіки. Однак містоформуючими можуть бути не лише індустриальні види економічної діяльності, у малих містах таку роль можуть відігравати університети. За такої ситуації міста називають університетськими містами. Особливе визнання такі міста мають у Німеччині, де цей статус «Universitätsstadt» або «Hochschulstadt» традиційно використовується як частина офіційної назви і присвоюється урядом. Такий статус мають міста Тюбінген, Ерланген, Мюнстер (Schlichting, von Bodelschwingh & Keßler, 2013).

Головна функція університетських міст полягає в наданні освітніх послуг. При цьому містоформуюча роль університетів є значно ширшою, вони мають багатоцільове призначення та обслуговують різні типи споживачів (Abualrub & Pinheiro, 2022). Тобто, відносини між університетом і містом є багатограними і мають різні, але взаємопов'язані фізичні, соціальні, економічні та культурні виміри (Goddard & Vallance, 2013).

Університети та університетські міста часто ставали каталізаторами розвитку цілих регіонів та країн. Саме на вивчення містоформуючої ролі університетів, проявів їхнього як позитивного, так і негативного впливу на розвиток міст спрямоване дане дослідження.

Теоретичні основи. Тривалий час фокус урбаністичних досліджень зміщувався в бік питань, що стосуються метрополізації. Відповідно, в цьому контексті малі міста розглядалися як вторинні компоненти розселення і досить часто бралися до уваги лише в значенні «усіх інших, крім великих» населених пунктів, а головною їхньою функцією вважалася обслуговуюча (Korcelli-Olejniczak, 2022). Однак, малі міста – це повноцінні населені пункти, які потребують дослідження з урахуванням їхніх особливостей (Maruniak et al., 2021). Зараз відбувається переосмислення малих міст та їхньої ролі в контексті сучасних підходів

та концептів розвитку міст. Зокрема, пропонується відхід від сприйняття розміру міста як основного аргументу для його позиції у певній ієрархії, адже немає чіткої кореляції між рівнем розвитку міста, якістю життя в ньому та чисельністю населення. Мале місто, яке мислить по-великому, може бути більш конкурентоспроможним, ніж мале місто, яке намагається стати великим, якщо зростання поглинає ресурси й посилює нерівність (Bell & Jayne, 2006).

Спеціалізація малих міст часто є вузькою, що створює значні ризики. У таких населених пунктах менш розвинена сфера послуг, застаріла інфраструктура та присутні проблеми з транспортною доступністю. Проте, через менш щільну забудову малі міста, зазвичай, є більш озелененими і мають кращу екологічну ситуацію. Важливо і те, що вони є відкритим простором у всіх аспектах для втілення нових ідей щодо розвитку, зокрема, це наявність доступної території, згуртованих і зацікавлених мешканців, відсутність конкуренції для нового бізнесу.

Для малих міст часто характерна не просто спеціалізація на певній галузі, а й залежність від одного підприємства. В англомовній літературі це описується терміном «company town» (місто компанії) (Borges & Torres, 2012). Особливістю таких міст, окрім високої частки зайнятих на відповідному підприємстві та його значної частки в доходах міста, є те, що підприємства починають впливати на функціонування міста загалом, наприклад на міське управління, освіту, публічні простори тощо. У такому випадку підприємства самостійно обирають інвестиційні проєкти і цим фактично скеровують розвиток міста загалом.

Характеризуючи особливості міст, де містоформуючу роль виконує один вид діяльності, варто згадати про основні проблеми й виклики, зумовлені таким типом розвитку. Насамперед, це висока залежність розвитку міста від розвитку конкретної галузі чи підприємства, з успішністю яких пов'язане життя містян (Glaeser, 2011). У результаті цього, такі міста є чутливими до зовнішніх потрясінь та недостатньо гнучкими, щоб адаптуватися до нових реалій. Оскільки від прибутків компаній залежать доходи міст, це впливає і на можливості видатків, що спрямовуються, наприклад, на розвиток соціальної інфраструктури. Відповідно, не лише загалом рівень життя населення залежить від ситуації на підприємстві, але і якість надання базових послуг. Здебільшого в таких містах формується відповідний освітній центр із підготовки конкретних спеціалістів, що призводить до вузької професійної спеціалізації мешканців. За певних негараздів таким людям складніше адаптуватися та знайти нову роботу (Commander, 2018), тому у таких містах часто рівень безробіття є вищим (Glaeser, 2011).

Однак, вузька спеціалізація та наявність великого підприємства приносить і низку переваг

та перспектив для міста. Зокрема, якщо діяльність компанії є успішною, це дозволяє залучати інвестиції для формування якісної інфраструктури, ревіталізації міського простору. Окрім того, це забезпечує постійну потребу в робочій силі і позитивно впливає на демографічну ситуацію в місті (Commander, 2018).

Важливим є те, яка саме галузь відіграє містоформуючу роль. Якщо підприємство інноваційне, то це сприяє розвитку міста. Для прикладу, IT-компанії можуть постачати рішення для цифровізації міського розвитку, наукові лабораторії – впроваджувати різні заходи щодо адаптації до змін клімату тощо. Успішні компанії та вдала промоція здатні зробити такі міста популярними туристичними дестинаціями, що сприяє диверсифікації міської економіки. Окрім цього, формується відповідне населення, об'єднане спільними інтересами, освічене, активне, відповідальне, що також сприяє розвитку міста та формуванню його ідентичності (Borges & Torres, 2012).

Вплив університетів на розвиток міст є багатограним і проявляється в економіці міста, демографічних процесах, просторовому його розвитку, формуванні згуртованої громади.

На економічний розвиток міст університети впливають через збільшення економічної активності загалом, особливо, в інноваційних галузях. Також університети можуть стати центрами туризму, зокрема наукового й культурно-пізнавального. Окрім цього, студенти формують специфічний попит на певні послуги, які надають доступні кафе, бари, культурні, спортивні та розважальні заклади, що формує відповідне бізнес-середовище. Часто університети є головними роботодавцями в малих містах (Provotar & Shchuryk, 2022).

Чи не найголовнішим проявом містоформуючої ролі університетів є вплив на соціум. Студенти в таких містах формують значну частку населення, що відображається у віковій структурі населення та позитивно впливає на демографічні процеси. Окрім позитивних впливів на демографічну ситуацію та ринок праці, висока концентрація студентів у містах призводить до певних негативних процесів. Зважаючи на особливий спосіб життя та звички (Smith & Hubbard, 2014; Smith, Sage & Balsdon, 2014), студенти часто не інтегруються повноцінно в міську громаду, а виділяються в окрему групу, так звану «спільноту в межах спільноти» (Kenyon, 1997). З одного боку, студенти не асоціюють себе з університетським містом, адже для них домом залишається населений пункт, звідки вони родом. З іншого, місцеве населення не вважає студентів рівними їм мешканцями міста. До того ж для частини студентів властива нічна активність, гучна музика та інша «асоціальна» поведінка, що може створювати незручності для сусідів. У результаті, відбувається сегрегація, яка проявляється просторовими аспектами (Provotar & Shchuryk, 2022). Традиційно студенти проживають в університетських кампусах, тобто концентруються в межах певної території, у результаті чого вона починає змінюватися. Даний

процес отримав назву «студентифікація» (Smith, 2005). Загалом під цим поняттям розуміють характерні перетворення міського середовища, спричинені зростанням кількості студентів та їх частки в структурі населення, формування ними власної спільноти та характерного способу життя, витіснення інших мешканців з цієї території (Anderson, 2019; Smith, 2005).

Просторовий прояв містоформуючої ролі університетів простежується у впливі на планувальну структуру міста, адже зазвичай університетські кампуси займають значні території і розміщуються компактно. Більше того, головні будівлі університетів часто стають «аніматорами планування» (Melhuish, 2015). Також це проявляється в поширенні бюджетної житлової забудови з переважанням невеликих однокімнатних квартир, на оренду яких є попит студентів.

Методичні основи. Для дослідження містоформуючої ролі університетів, проявів їхнього як позитивного, так і негативного впливу на розвиток міст було обрано університетські міста Лунд (Швеція) та Кембридж (Велика Британія). Мета дослідження полягає в тому, щоб на прикладі двох університетських міст виявити особливості сучасних соціальних, економічних та просторових аспектів «студентифікації». Це важливо з точки зору врахування зарубіжного досвіду впливу університетів на розвиток міст при розробці стратегій розвитку міських територіальних громад в Україні.

Дослідження містоформуючої ролі університетів та прояву їх впливу на соціально-економічний і просторовий розвиток Лунда і Кембриджа проводилося у період з лютого 2022 року по листопад 2023 року, а також включало результати власних спостережень студентського міста Лунд у серпні 2017 року та Кембриджа у листопаді 2023 року. Для визначення впливу університетів на соціальний та економічний розвиток міст було проаналізовано географічну інформацію за період 2017-2021 рр. з використанням порівняльно-географічного, порівняльно-статистичного та графічного методів дослідження, аналізу і синтезу. Оцінка впливу університетів на просторовий розвиток міст була здійснена на основі побудови теплокарт розподілу велоінфраструктури (паркувань для велосипедів) та об'єктів сфери послуг (закладів харчування, індустрії розваг та інших, якими користуються студенти) у міському просторі. Теплокарти були створені на основі ГІС-даних з використанням сервісу OpenStreetMap. Для визначення загроз і перспектив розвитку університетських міст Лунд і Кембридж було проведено SWOT-аналіз, а також окреслено концептуальні засади їх подальшого розвитку.

Результати дослідження. Містоформуюча роль університетів є дійсно багатогранною та має прояви в різних сферах розвитку малих міст. Розглянемо приклади двох університетських міст. Лунд та Кембридж є давніми містами з багатим минулим. Лунд тривалий час успішно розвивався як релігійний центр, але після Реформації місто втратило цю

функцію і розпочалася економічна стагнація, населення емігрувало до розвиненішого Мальме. Однак після приєднання до Швеції, місто почало відновлюватися, оскільки держава була зацікавлена в розвитку цієї території. Символом відновлення стало заснування університету, в якому на чотирьох факультетах навчалося 80 студентів. Через війни стабільну роботу університет зміг розпочати лише наприкінці 17 ст., а вже у 18 ст. в Університеті зросла кількість корпусів, викладачів та студентів (до 800 осіб), серед них з'явилися жінки. У 20-21 ст. Університет комерціалізував свої наукові досягнення і в Лунді з'явилися унікальні високотехнологічні виробництва. Зараз в Лундському університеті навчається 44 тис. студентів (47 студентів на 100 осіб всього населення міста) та працює 7 тис. педагогів (7 на 100 осіб) (Lunds kommun: website). У Лунді розташований перший у Швеції науковий парк «Ідеон», що є потужним інноваційним центром країни.

Кембридж розпочинав свій розвиток як центр торгівлі, однак завдяки розміщенню поруч з Оксфордом – провідним освітнім центром Великої Британії – та конфлікту його мешканців і університетської громади, в місті також було засновано університет. Модель організації навчання в Кембриджському університеті передбачає систему коледжів, з яких 15 перших були засновані ще у 15 ст. Попри те, що університет сформував міжнародний імідж Кембриджа, сприяв його культурному, а згодом і економічному розвитку шляхом стимулювання наукоємних галузей промисловості, гострий конфлікт між місцевими жителями та університетською громадою був довгим. Мешканці міста були не задоволені поведінкою студентів, наданням співробітникам Університету привілейованого статусу, значним впливом закладу на прийняття рішень в місті. Студенти ж були невдоволені завищеними цінами на оренду житла, але з часом це було врегульовано. Тобто, фактично з найдавніших часів для Кембриджа характерний процес студентифікації з постійним розширенням спектру його прояву. Наразі Кембриджський університет складається з 31 коледжу, в яких навчається понад

24 тис. студентів з майже 150 країн світу (17 студентів на 100 осіб всього населення), в ньому зайнято 12,4 тис. працівників (9 на 100 осіб). Створений тут науковий парк дав початок технологічному кластеру. Університет постійно входить у десятку кращих університетів світу за різними рейтингами, зокрема за QS World University Rankings у 2023 році він посів 2 місце (QS World University Rankings 2023: website).

Для університетських міст в цілому характерні негативні тенденції природного руху населення, але демографічна ситуація в них є кращою за загальну в країнах розташування.

У 2021 р. у комуні Лунда проживало 127,4 тис. осіб, з яких близько 75% складало населення міської території Лунда. Впродовж останніх 50 років населення комуні зросло, загалом збільшившись на 56 тис. осіб – у 1,8 разів (рис. 1а). У Кембриджі у 2021 р. проживало 144,7 тис. осіб. Останні 30 років спостерігається тенденція до зростання чисельності населення, а саме у період 1991-2021 років чисельність населення зросла на 38,0 тис. осіб, тобто в 1,4 рази (рис. 1б).

Загалом населення Лунда та Кембриджа зростає завдяки природному і механічному рухам. До того ж природні прирости є вищими за середні по країнах за рахунок хоч і нижчих показників народжуваності, але і нижчих показників смертності. Причиною цього власне є висока частка студентської молоді. Так, у Лунді щорічно приріст населення складав у середньому 1,2%. Найвищі його темпи спостерігалися у 1960-70-х рр. – близько 3% на рік, найнижчі – у 1980-90-х – 0,6-0,8%, в останні п'ять років середній приріст дорівнював 1,8%. Показники динаміки демографічних процесів у містах відображені у табл.1.

У Лунді імміграція постійно переважає над еміграцією. Сальдо міграції загалом скорочується, при цьому ситуація в Лунді є кращою за середні показники по Швеції. Місто залишається привабливим для іммігрантів, хоча коефіцієнт еміграції є відносно високим, що пов'язане з постійними потоками студентів: до 60% іммігрантів та до 55% емігрантів формують особи віком 20-29 років.

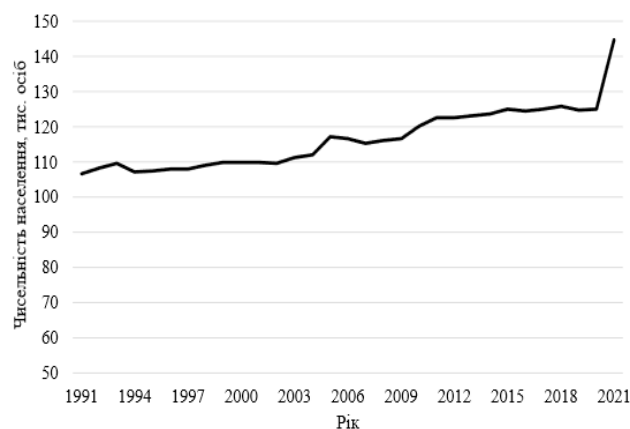
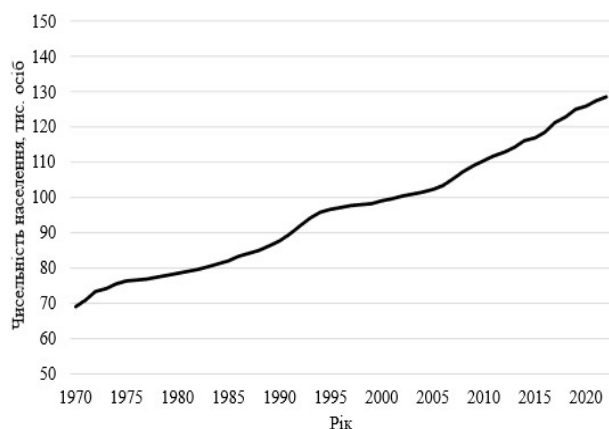


Рис. 1. Динаміка чисельності населення міст
а) Лунд б) Кембридж

Таблиця 1

Динаміка показників демографічних процесів та соціально-економічного розвитку університетських міст Лунд та Кембридж у 2017-2021 рр.

Місто	ЛУНД					КЕМБРИДЖ				
Рік	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
Показник										
Чисельність населення, тис. осіб	121,3	122,9	124,9	125,9	127,4	124,9	125,8	124,8	125,1	144,7
Коефіцієнти народжуваності, ‰	9,4	10,0	9,4	9,0	9,0	10,8	10,8	10,8	10,5	8,7
Коефіцієнти смертності, ‰	6,6	6,4	6,5	6,5	6,6	6,7	6,8	6,5	6,7	5,2
Коефіцієнти природного приросту, ‰	2,8	3,6	2,9	2,5	2,4	4,1	4,1	4,3	3,8	3,4
Коефіцієнт імміграції, ‰	100,7	95,3	94,2	90,9	95,4	157,2	175,0	174,0	166,5	-
Коефіцієнт еміграції, ‰	81,0	85,3	81,2	85,7	87,5	159,1	172,3	186,0	167,6	-
Сальдо міграції, ‰	19,7	10,1	13,0	5,2	7,8	-1,9	2,7	-12,1	-1,1	-3,8
Середній вік, років	38,6	38,7	38,8	38,9	39,0	35,6	35,5	35,6	35,6	35,8
Рівень безробіття, ‰	6,2	6,3	6,5	7,8	6,4	3,5	3,8	2,4	4,0	3,4
Середньомісячний дохід, SEK у Лунді, £ у Кембриджі	23925	24542	25008	25433	26333	2978	3167	3161	3301	3645
Частка населення з вищою освітою, Лунд - 25-64 р., Кембридж - 16-64 р.	52,6	52,8	53,3	54,0	54,7	57,9	61,5	59,5	61,6	63,5
Доходи бюджету на 1 особу	–	–	SEK 68852	SEK 71946	SEK 70257	£1219	£1223	£1295	£1430	£1072
Видатки бюджету на 1 особу	–	–	SEK 68852	SEK 68889	SEK 74017	£1076	£1186	£1190	£1197	£904
Обсяг інвестицій на 1 особу	–	–	–	–	SEK 16500	£570	£593	£615	£1029	£540
ВРП на 1 особу, тис.	–	SEK 590,0	SEK 561,0	SEK 594,0	–	£50,1	£50,5	£54,1	£54,2	-
Частка студентів до всього населення, ‰	26,4	27,1	28,0	29,9	29,7	–	–	–	–	33,0
Кількість житла, тис. одиниць	61,5	62,3	63,4	64,9	65,8	–	–	–	–	56,4
Кількість житла збудованого за рік, одиниць	928	746	1622	321	1562	520	290	590	380	500

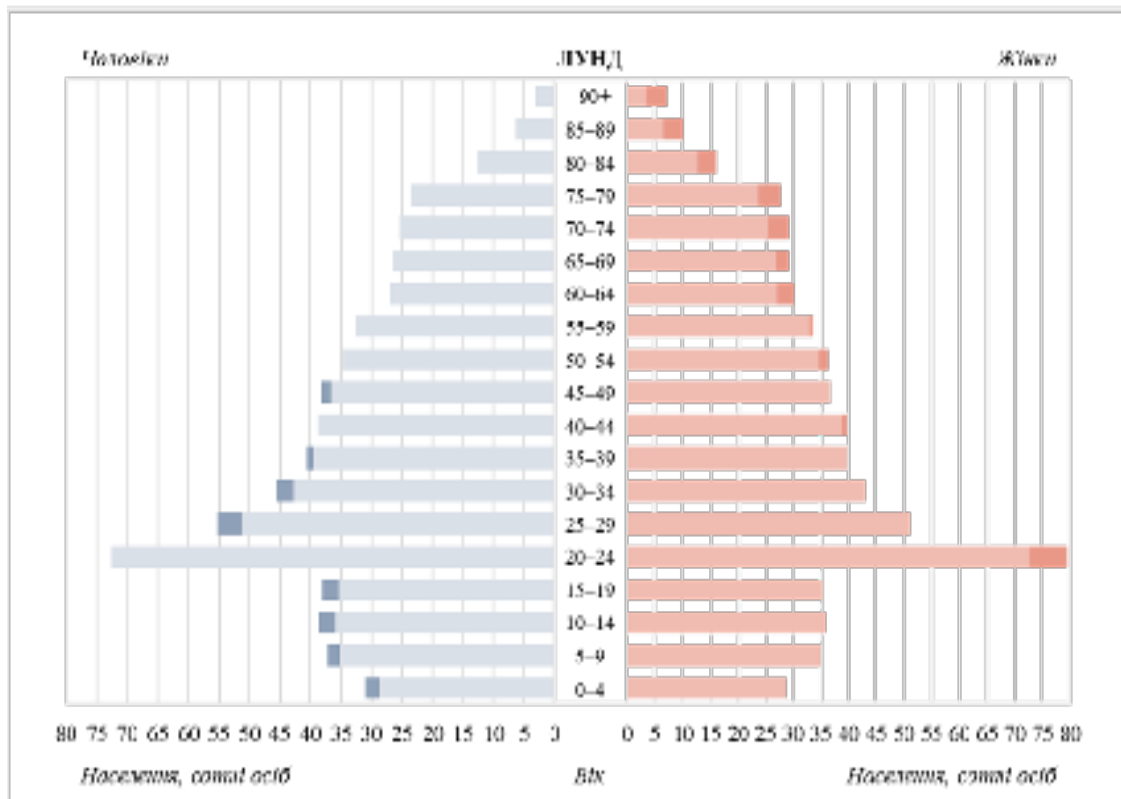


Рис. 2. Статеві-вікова піраміда міста Лунд

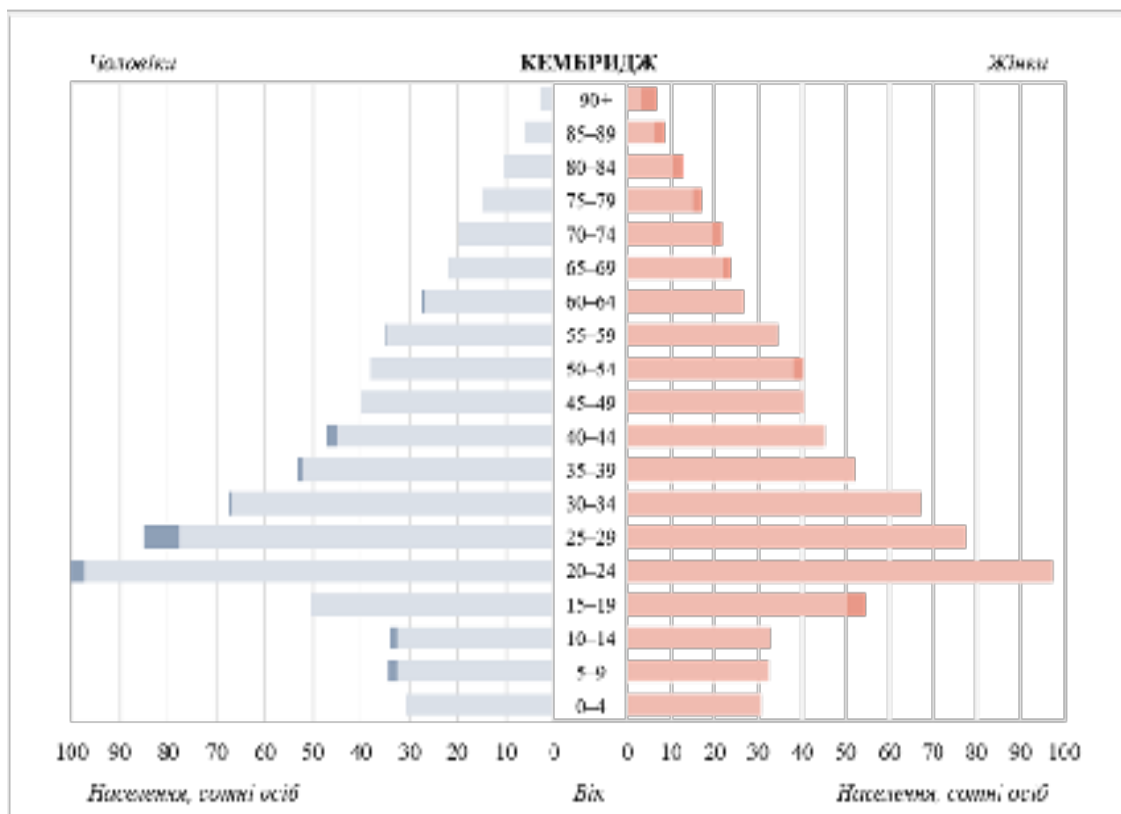


Рис. 3. Статеві-вікова піраміда міста Кембридж

Особливістю вікової структури населення Лунда є значна кількість осіб працездатного віку (рис. 2). Виділяється група 20-24 р., що відповідає віку студентів і складає 12% від всього населення.

У статеві-віковій структурі населення Кембриджа також висока частка осіб працездатного віку – 74,8%, що є значно вище за середню по країні. На статеві-віковій піраміді (рис. 3) виділяється вікова група 20-24 роки, яка складає 14% мешканців. Попри значне звуження в основі піраміди, частка дітей є вищою за частку літніх людей – 13% проти 11%. На вікову структуру населення міста значно впливає наявність Університету, зокрема, його студенти формують близько 33% населення Кембриджа, що є вищим на понад 10% за цей показник по країні (Cambridgeshire Insight: website).

Рівні безробіття в Лунді та Кембриджі також є нижчими за середні показники по країнах, зокрема, завдяки наявності університетів (Office for National Statistics: website). Так, найбільшими роботодавцями Лунда є Університет Лунда, Axis Communications AB, Tetra Pak Packaging Solutions AB, муніципалітет. Кембриджський університет є найбільшим роботодавцем не лише у місті, а й у регіоні, окрім цього він став основою для створення найбільшого в Європі технологічного кластера, де загалом зайнято близько 228 тис. осіб у понад 26,2 тис. компаній. Серед найбільших роботодавців міста також лікарня при університеті, університетські дослідницькі центри, компанії Anglian Water Services Limited, Astrazeneca PLC, ARM Holdings PLC (Cambridge Ahead: website). Студенти формують 43 % економічно неактивного населення, але, фактично, цей статус для них є тимчасовим (Cambridgeshire Insight: website). Середньомісячний дохід населення у містах зростає (табл. 1).

Загалом рівень соціально-економічного розвитку Лунда і Кембриджа є високим відносно рівня у країнах. Міста є важливими регіональними центрами з розвинутою економікою, зокрема інноваційними галузями, профіцитом у бюджеті та

загалом його збільшенням, зростанням економічної активності, достатнім забезпеченням соціальною інфраструктурою, потужними медичними закладами університетів, відносно хорошою екологічною ситуацією, розвинутою громадською активністю, тобто загалом із достатньо високою якістю життя населення.

У Лунді зареєстровано близько 15 тис. підприємств, з яких 42 % мають річний дохід до 1 млн. SEK і 3 % – більше 5 млн SEK (Företagssök. Bizzdo: website). Головна економічна активність Кембриджа сконцентрована в технологічному кластері Кембриджа, який за 50 років збільшився з 39 до 26,3 тис. учасників. Такий стрімкий розвиток отримав назву «феномен Кембриджа», а сам кластер називають «Кремнієвим болотом». Найбільшими підприємствами з товарооборотом понад 1 млрд є Illumina Cambridge Limited (*геноміка*), Qualcomm Technologies International, Ltd (*електроніка*), Arm Limited, Astrazeneca PLC, PPD Global LTD (*фармацевтика*), Anglian Water Services Limited. Валова додана вартість міста складає майже третину валової доданої вартості графства. Тобто, економічний розвиток Лунда і Кембриджа є високим, насамперед, за рахунок інноваційної діяльності та високої інвестиційної привабливості. Наприклад, у 2021 році у Лунді загальний обсяг чистих інвестицій складав 16,5 тис. на 1 жителя і в останні роки цей показник зростає (Lunds kommun. Årsredovisning 2021: website.). Крім того, ці міста є туристичними дестинаціями, а університети – одними з головних туристичних атракцій. Лунд є найкращим культурним та креативним містом Європи у своїй категорії (Lund. Cultural and Creative Cities Monitor: website). Тут розміщені мистецькі заклади, постійно проводяться різні заходи, виставки, фестивалі, особливо популярними є студентські, зокрема Лундський карнавал (Kulturnportal Lund: website). Кембридж як популярна туристична дестинація має різні туристичні вулиці та ринки, музеї та галереї, театри та парки.



Рис. 4. Історичні будівлі-символи

- а) Лундського університету, (фото Н. Провотар, 2017);
б) Кембриджського університету (фото О. Мезенцева, 2023)

У обох містах проводиться політика обмеження автомобілізації. У Лунді частка використання авто з ДВЗ є однією з найнижчих в країні, а велосипедів – найвищою. Кембридж загалом є компактним містом, зокрема, 32,5% зайнятого населення проживає на відстані до 2 км від місця роботи, а 71% – до 5 км, що є значно вищим за показники по регіону та країні. Саме тому майже рівна кількість мешканців міста обирає для пересування автомобілі та велосипеди – 35% та 31% відповідно, ще 18% пересуваються пішки, 9% – громадським транспортом (Cambridgeshire Insight: website). Окрім цього у Лунді та Кембриджі активно впроваджують екологізацію усіх сфер життя та заходи для боротьби зі змінами клімату.

Важливою складовою розвитку міст є громадська активність їх мешканців. У Лунді функціонує багато різноманітних громадських організацій, 47 з яких підписали угоду з муніципалітетом про креативну співпрацю (Lunds kommun: website). Кембриджський університет виступає двигуном громадської активності, що закладено в його місії. Зокрема, це відбувається через понад 2 тис. різних організацій та платформ, наприклад Student community action – volunteers, яка займається залученням студентів (Cambridge city council: website).

Основним результатом впливу університетів на розвиток міст є зосередження в них студентів, які складають майже третину мешканців у Лунді та Кембриджі. Це впливає на загальну динаміку чисельності населення, зумовлює особливості вікової структури мешканців міст, стримує старіння населення, характерне для сучасних розвинених міст. Одним з головних проявів містоформуючої ролі університетів є також їхній вплив на ринок праці, що проявляється вищим рівнем освіченості робочої сили та високою часткою зайнятих в інноваційних галузях.

Університетські міста, як правило, розділені на дві громади, між якими часто виникають конфлікти через різні інтереси та вимоги до міста. Це явище

отримало назву «місто і мантия» («town and gown»). Воно проявляється з найдавніших часів і особливу роль зіграло для Кембриджа, у якому університет був заснований завдяки конфлікту «місто і мантия» в Оксфорді. Наразі такі явища продовжуються. Наприклад, у Лунді для зведення нового житла для студентів потрібний дозвіл міської громади, але через небажання бути сусідами студентів такі рішення періодично блокуються. Однак особливо гостро конфлікт між університетом і містом спостерігається саме в Кембриджі. Суперечки між спільнотами регулярно виникають у місті на різні теми, наприклад щодо планування розвитку міста (Town vs gown and car vs bike: row erupts over Cambridge congestion plan. The Guardian: website), будівництва нового житла в зеленій зоні (Town vs gown battle in Cambridge over green belt plan to solve housing crisis. The Guardian: website) чи закриття публічного простору набережної (Troubled waters: the Cambridgeriver dividing town and gown. The Guardian: website).

Проблемою для міст є сезонність поведінки студентів. Влітку території, де концентруються студенти, обезлюднюються, а попит на певні послуги скорочується, може зростати злочинність, оскільки передбачуваною є відсутність мешканців. Натомість у вересні ситуація різко змінюється. Також сезонно зростає і навантаження на міське середовище та інфраструктуру (Provotar & Shchuryk, 2022).

Втім, чи не найбільшим є вплив студентів на ринок житла: студенти створюють попит на бюджетну забудову з переважанням невеликих однокімнатних квартир; значно поширенішою є оренда, а не купівля житла. Зазвичай у студентських містечках кількість студентів зростає швидше за будівництво нового житла, тобто попит переважає пропозицію, у результаті чого зростає ціна. Ситуація на ринку житла також має сезонний характер, зокрема спостерігається підвищення цін у період початку навчального семестру (Provotar & Shchuryk, 2022).



Рис. 5. Сучасні будівлі-символи

а) Ideon, Лунд (Lund. Cultural and Creative Cities Monitor: website)

б) Bradfield Centre, Кембриджський науковий парк (Cambridge city council: website)

Такі процеси характерні для Лунда та Кембриджа. Наприклад, середня орендна плата за 1-кімнатну квартиру в Кембриджі складає €1,272 що на 40% вище за середню оренду такого житла у Великій Британії.

Університети зумовлюють просторові відмінні ринку житла у містах. Зрозуміло, що найвищим буде попит студентів і ціна на житло поблизу навчальних закладів. Наприклад, у Кембриджі саме в районах, де концентруються коледжі, тобто на північному заході та на півдні, вартість житла є вищою (Cambridgeshire Insight: website). Це зумовлює процеси джентрифікації, адже студенти у пошуках доступного житла обирають занедбані райони, де зі зростанням попиту розвивається інфраструктура, вони зазнають регенерації та ревіталізації (Kinton, Smith, Harrison & Culora, 2018). Відповідно, зі збільшенням привабливості зростають і ціни на житло, що змушує місцевих мешканців переїжджати в дешевші райони та посилює їхнє незадоволення сусідством зі студентами (Kinton, Smith, & Harrison, 2016). Ці процеси характерні і для Лунда (Gentrifying i Lund, 2014), і для Кембриджа (Moore, 2001).

Студентське життя вирізняється окремим стилем і має бути корпоратизованим, тому студенти прагнуть жити окремо від інших і все частіше зосереджуються у виняткових, «тільки для студентів» просторах (Smith, & Hubbard, 2014). При цьому локалізоване проживання студентів на непривабливих територіях подекуди може зумовлювати утворення «студентських гетто», де може розпочатись деградація середовища проживання. До того ж часто кампуси є закритими територіями, що посилює просторову сегрегацію, ускладнює інтеграцію студентів у міську громаду і посилює конфлікт між університетською спільнотою і громадськістю, адже це, фактично, видаляє цілі райони міста з його звичайного життя

(Provotar & Shchuryk, 2022). Оскільки університети Лунда і Кембриджа мають історико-культурне значення як туристичні атракції, усі вони мають частково відкритий доступ.

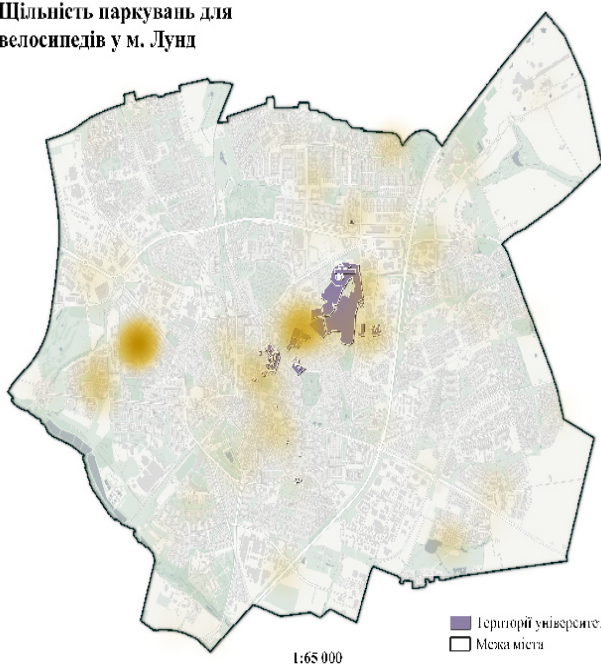
Як правило, у малих містах університети є головними будівлями, які формують образ міста, тому їх називають «аніматорами планування» (Melhuish, 2015). З часом навколо них розташовуються арт-кластери, ІТ хаби, центри інноваційного розвитку, тобто на перспективу вони стають центрами розвитку науки, технологій, інновацій. Окрім просторового аспекту, університети часто стають головними символами міста, основою їхньої ідентичності. Саме університети Лунда і Кембриджа є символами історичного значення цих міст, а збережені університетські будівлі – основою їхнього брендингу (рис. 4).

Водночас, нові корпуси, наукові парки є символами сучасності та прогресивності Лунда і Кембриджа (рис. 5).

Також часто символами стають різні студентські локації чи навіть традиції, наприклад, паб «The Eagle» в Кембриджі чи студентський карнавал в Лунді. Поєднання таких символів у містах і створює їхні сучасні позитивні образи як центрів науки, культури, інновацій та активного розвитку. Втім, не лише фізичні об'єкти впливають на сприйняття міст. Університети загалом часто є головними символами перцепційних образів міст і навіть регіонів.

Ще одним просторовим проявом впливу університетів на розвиток міст є вплив загалом на планувальну структуру міста, зокрема на транспортну інфраструктуру, адже вони є одними з найбільш популярних локацій в місті. Відповідно, розміщення університетів обов'язково враховується при просторовому плануванні міст. Розглянемо прояви

Щільність паркувань для велосипедів у м. Лунд



Щільність паркувань для велосипедів у м. Кембридж

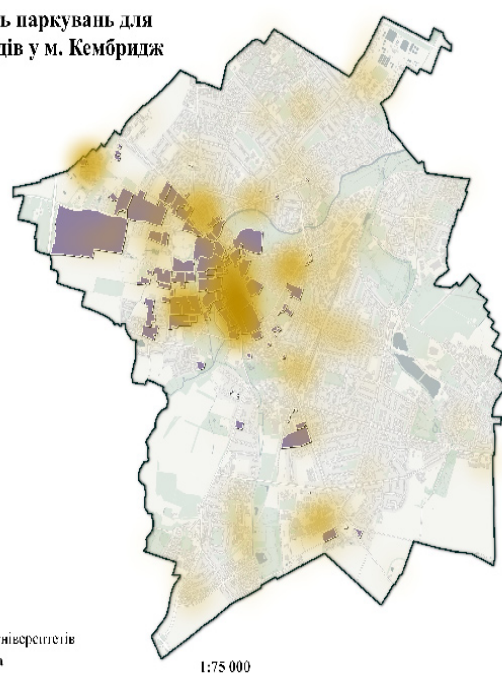


Рис. 6. Щільність розміщення паркувань для велосипедів у Лунді та Кембриджі

цих явищ на прикладі об'єктів велоінфраструктури, а саме паркувань для велосипедів. Варто зауважити, що студенти університетів Лунда і Кембриджа відповідально ставляться до питань збереження довкілля, тому надають перевагу екобезпечному транспорту, зокрема велосипедам, які є ще й відносно дешевими для використання. Тому логічним є те, що концентрація велопаркувань безпосередньо пов'язана з університетською інфраструктурою, що відображено на рис. 6. У Лунді це менш виражено, оскільки університетські кампуси розташовані переважно в центрі міста. У Кембриджі це проявляється чітко. Більше того, у мешканців міста велосипедний транспорт, перш за все, асоціюється зі студентами, що навіть породжувало конфліктні ситуації через різні погляди на розвиток транспортної інфраструктури міста (Town vs gown and car vs bike: row erupts over Cambridge congestion plan. The Guardian: website).

Однак, не лише велопаркування зосереджуються поблизу університетських кампусів. Загалом тут спостерігається концентрація об'єктів індустрії розваг, закладів харчування та інших об'єктів сфери послуг. У Лунді та у Кембриджі одним із головних факторів їхньої концентрації є територія університетів чи місця проживання студентів (рис. 7). Крім того, специфічний спосіб студентського життя формує особливий попит на відповідні заклади сфери послуг, зокрема кафе, бари, розважальні заклади тощо, що загалом стимулює розвиток таких видів економічної активності.

Ще одним проявом впливу університетів на економічний розвиток міст є те, що їх історичні будівлі виступають атракціями наукового туризму (Provotar & Shchuryk, 2022). Однак, Кембридж та Лунд хоч і є одними з найвідвідуваніших міст в своїх країнах, в обох випадках їхні університети є другими за історичним значенням після університетів

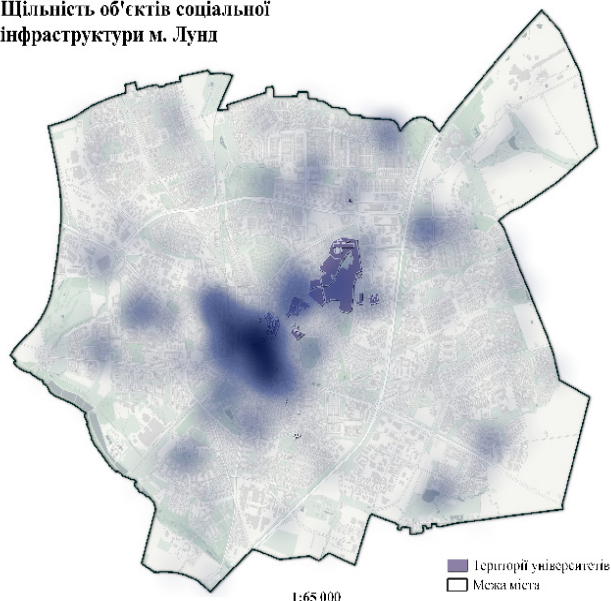
Оксфорду (Велика Британія) та Уппсали (Швеція), які мають більш давню історію та є популярнішими серед туристів.

Втім, найбільш значущим для економічного розвитку міст є забезпечення університетами виробництва знань та підготовки висококваліфікованих кадрів, що стимулює розвиток інноваційних галузей. Також, хоча студенти й характеризуються меншою зацікавленістю в житті міста, саме університети часто стають осередками глобального впливу. Наприклад, у Кембриджі завдяки діяльності його Центру глобальної рівності, в Університеті Лунда зокрема завдяки Центру досліджень сталого розвитку.

Здійснено SWOT-аналіз розвитку Лунда та Кембриджа і виділено слабкі та сильні сторони, можливості і загрози розвитку міст (табл. 2).

Висновки. Містоформуюча роль університетів проявляється в дуже різних аспектах. Університети в Лунді та Кембриджі впливають на соціальний, економічний, культурний та просторовий розвиток міст, зумовлюють як позитивні, так і негативні процеси та явища у міському просторі. Зокрема, це позитивні демографічні та міграційні процеси, зростання зайнятості в інноваційних галузях, терціаризацію, ревіталізацію, діджиталізацію, міський активізм, формування позитивного ментального образу. Негативними процесами є сегрегація, дефіцит доступного житла, студентифікація, нерівномірна концентрація об'єктів сфери послуг. Зважаючи на такий багатогранний вплив університетів на розвиток міст, важливим є долучення студентів, викладачів та науковців до управління міським розвитком на засадах партисипації, що передбачає спільні обговорення та розв'язання конфліктних питань. Студентство – це постійний процес міських змін, який має важливе значення, тому процеси студентифікації повинні бути вплетені у міські

Щільність об'єктів соціальної інфраструктури м. Лунд



Щільність об'єктів соціальної інфраструктури м. Кембридж

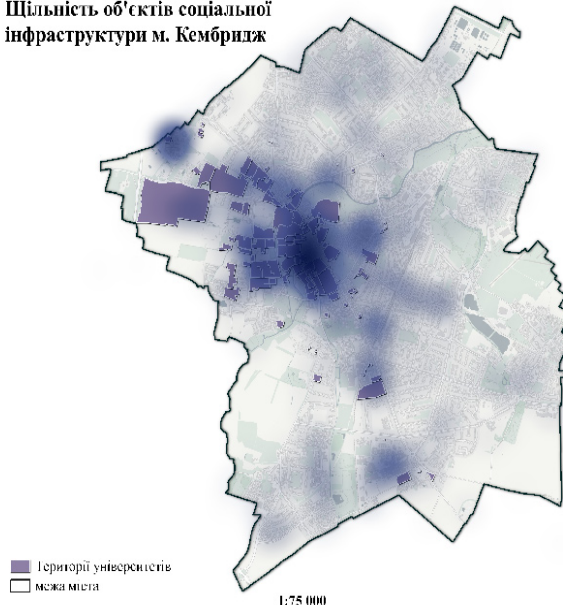


Рис. 7. Щільність розміщення об'єктів соціальної інфраструктури в Лунді та Кембриджі

Таблиця 2

Таблиця 2. SWOT-аналіз розвитку студентських міст Лунд та Кембридж

СИЛЬНІ СТОРОНИ	СЛАБКІ СТОРОНИ
1. Давня історія та наявність значних історико-культурних туристичних ресурсів 2. Сприятливі для життєдіяльності природні умови 3. Зростання чисельності населення 4. Додатне сальдо міграцій 5. Вища за середню по країні/регіону частка працездатного населення 6. Високий рівень освіченості населення 7. Нижчий за середній по країні/регіону рівень безробіття 8. Високий рівень зайнятості у інноваційних галузях економіки 9. Високий рівень заробітної плати 10. Переважання власних доходів в структурі бюджету та його профіцит 11. Зростання економічної активності, зокрема, розвиток малого і середнього бізнесу 12. Наявність потужних наукового парку/технологічного кластера 13. Зростання ролі та збільшення частки екологічних видів транспорту 14. Висока транспортна доступність міст та міського транспорту 15. Розташування одного зі 100 найкращих університетів світу у Лунді та другого за рейтингом кращого університету світу у Кембриджі 16. Висока якість медичних послуг 17. Високий рівень громадської активності мешканців міст 18. Високий рівень впровадження сталих та екологічних рішень щодо функціонування міст 19. Наявність впізнаваного бренду міст	1. Зниження темпів природного приросту населення 2. Старіння населення 3. Просторова нерівномірність забезпеченості міст закладами соціальної інфраструктури 4. Недостатня забезпеченість доступним житлом 5. Джентрифікація 6. Присутність соціально-просторової сегрегації у містах 7. Розділеність міста на дві громади: університетську та місцевих жителів, конфлікти між ними
МОЖЛИВОСТІ	ЗАГРОЗИ
1. Розташування у високорозвинених країнах / регіонах 2. Розміщення неподалік столиці держави (Кембридж) та столиці іншої європейської держави (Лунд) 3. Зростання інвестиційної привабливості міст 4. Розвиток університету та зростання його впливу на розвиток міст 5. Розширення наукового парку/технологічного кластера	1. Наявність поруч з Лундом більшого міста регіону (Мальме) та поруч з Кембриджем – більшого університетського міста (Оксфорд) 2. Туристифікація 3. Глобальна економічна криза 4. Криза в державі, пов'язана з Брекзитом (Кембридж) 5. Напружена військово-політична ситуація в світі

програми сприяння згуртованості спільнот (Kinton, Smith, Harrison & Culora, 2018).

Перспективи малих міст пов'язані із розробкою стратегій їх розвитку на основі концепцій сталого розвитку, інтегрованого розвитку, інноваційного розвитку, розумного міста, креативного міста, інклюзивного міста, зеленого міста (Provotar & Volkova, 2022). Загалом в Лунді та Кембриджі академічна спільнота формує креативний клас, залучення сучасних інноваційних підприємств – креативну економіку, університети сприяють збереженню культурної та історичної спадщини та загалом формують нове унікальне креативне міське середовище (Shchuryk, 2023). Саме ця концепція найкраще описує модель розвитку університетських міст. Також спостерігається і більш комплексний вплив університетів на розвиток міст з впровадженням елементів розумного міста. Зокрема, студенти та випускники є розумними жителями, що підтримують розумний спосіб життя, створення

наукових парків стимулює розвиток розумної економіки, громадська діяльність університетів спонукає до розумного управління, а технології, вироблені університетами та науковими парками сприяють діджиталізації. Крім того, університетські дослідження допомагають обирати кращі технології задля дотримання принципів зеленої чи навіть блакитної економіки, а університетська громада формує відповідний попит на озеленення та екобезпечний транспорт.

Проведене дослідження підтверджує, що загалом, попри наявні проблеми, університетські міста все більш активно постають як прогресивні центри розвитку регіонів, країн чи суспільства загалом. Студентство є ключовим маркером змін, його роль є важливою в контексті соціальної стійкості, збалансованості громад, згуртованого сусідства, соціального відчуження та сегрегації (Smith, Sage & Balsdon, 2014), а отже змін місцевої економіки, міської культури та міського простору.

Список використаних джерел / References:

- Anderson, J. (2019). *Studentification. Human Geography. Cultural Geography and Space*. Cardiff University.
- Abualrub, I., & Pinheiro, R. (2022). Aligning university roles and strategic orientations. In *Universities and Regional Engagement: From the Exceptional to the Everyday* (pp. 126-139). New York, Oxon.
- Bell, D. & Jayne, M. (ed.). (2006). *Small Cities: Urban Experience Beyond The Metropolis*. New York, Oxon: Routledge.
- Borges, M. J., & Torres, S. B. (2012). *Company Towns: Labor, Space, and Power Relations Across Time and Continents*. Palgrave Macmillan.
- Commander, S. (2018). *One-company Towns: Scale and Consequences*. IZA World of labor.
- Gentrifying i Lund (2014). Lunds Universitet.
- Glaeser, E. L. (2011). *Triumph of the City: How our Greatest Invention Makes us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*. New York, Oxon.
- Goddard, J. & Vallance, P. (2013). *The University and the City*. London: Routledge.
- Kenyon, E. L. (1997). Seasonal Sub-Communities: The Impact of Student Households on Residential Communities. *The British Journal of Sociology*, 48(2), 286-301.
- Kinton, C., Smith, D., Harrison, J. & Culora, A. (2018). New frontiers of studentification: the commodification of student housing as a driver of urban change *The Geographical Journal*, 184(3), 242-254. DOI: 10.1111/geoj.12263.
- Kinton, C., Smith, D., & Harrison, J. (2016). De-studentification: emptying housing and neighbourhoods of student populations. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 48(8), 1617-1635. DOI: 10.1177/0308518X1664244.
- Korcelli-Olejniczak, E. (2022). Small towns in settlement systems. In *The Routledge Handbook of Small Towns* (pp. 20-31). New York.
- Maruniak, E. et al. (2021). Ukrainian small cities in the perspective of sustainable spatial planning. In *The Routledge Handbook of Small Towns* (pp. 330-345). New York.
- Melhuish, C. (2015). *Case Studies in University-led Urban Regeneration*. London: UCL Urban Laboratory.
- Moore, R. D. (2001). *Gentrification and Displacement in Cambridge UK: MA Thesis*. Sheffield Hallam University.
- Provotar, N., & Volkova, A. (2022). Diversification of the socio-economic and spatial development of a small mono-functional city – the case of the city of Yuzhne, Ukraine. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 87, 32-43. [In Ukrainian]. [Провотар Н., Волкова А. Диверсифікація соціально-економічного та просторового розвитку малого монофункціонального міста – кейс міста Южне, Україна. Економічна та соціальна географія. 2022, Вип. 87, С. 24–35]. DOI: 10.17721/2413-7154/2022.87.32-43.
- Provotar, N., & Shchuryk, Kh. (2022). The influence of universities on the development of small and medium-sized cities In *Professor Yurii Polyanskyi: From the Plakors of Podillia to the Snowy Andes* (pp. 98-101). Ternopil. [In Ukrainian]. [Провотар Н.І., Щурик Х.М. Вплив університетів на розвиток малих і середніх міст / Професор Юрій Полянський: від плакорів Поділля до засніжених Анд. Тернопіль, 2022. С. 98–101].
- Schlichting, H., von Bodelschwingh, A. & Keßler, O. (ed.). (2013). *Studentisches wohnen in Deutschland: kurzgutachten*. Berlin: RegioKontext GmbH.
- Shchuryk Kh. (2023). Planning the development of student cities: the experience of Lund and Ostrog. In *Cities and Regions at the Epicenter of Spatial Changes* (pp. 70-71). Kyiv. [In Ukrainian]. [Щурик Х. Планування розвитку

студентських міст: досвід Лунда та Острога. / Міста та регіони в епіцентрі просторових змін. Київ, 2023. С. 70-71].

Smith, D. (2005). 'Studentification': the gentrification factory? In R. Atkinson, & G. Bridge, *Gentrification in a Global Context: The New Urban Colonialism* (pp. 72-89). Routledge.

Smith, D., & Hubbard, P. (2014). The segregation of educated youth and dynamic geographies of studentification. *Area*, 46(1), 92-100. DOI: 10.1111/area.12054.

Smith, D., Sage, J., & Balsdon, S. (2014). The geographies of studentification: 'Here, there and everywhere'? *Geography*, 99, 116-127.

Cambridge Ahead: website. URL: <https://www.cambridgeahead.co.uk/>

Cambridge city council: website. URL: <https://www.cambridge.gov.uk/>

Cambridgeshire Insight: website. URL: <https://cambridgeshireinsight.org.uk/>

Företagssök. Bizzdo: website. URL: <http://surl.li/bvzks>

Kulturportal Lund: website. URL: <https://kulturportallund.se/>

Lund. Cultural and Creative Cities Monitor: website. URL: https://composite-indicators.jrc.ec.europa.eu/cultural-creative-cities-monitor/countries-and-cities/lund_

Lunds kommun. Årsredovisning 2021: website. URL: <https://lund.se/kommun-och-politik/kommunens-ekonomi-och-budget/redovisningar/arsredovisning>

Lunds kommun: website. URL: <https://lund.se/>

Office for National Statistics: website. URL: <https://www.ons.gov.uk/>

QS World University Rankings 2023: Top global Universities: website. URL: https://www.topuniversities.com/university-rankings/world-university-rankings/2023?qs_qp=topnav

Town vs gown battle in Cambridge over green belt plan to solve housing crisis. The Guardian: website. URL: <https://www.theguardian.com/society/2016/nov/27/cambridge-housing-colleges-development-green-belt>

Town vs gown and car vs bike: row erupts over Cambridge congestion plan. The Guardian: website. URL: <https://www.theguardian.com/politics/2022/nov/19/town-vs-gown-and-car-vs-bike-row-erupts-over-cambridge-congestion-plan>

Troubled waters: The Cambridgeriver dividing town and gown. The Guardian: website. URL: <https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2021/jul/11/troubled-waters-the-cambridge-river-dividing-town-and-gown>



ЕВОЛЮЦІЯ ФУНКЦІОНАЛЬНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ РЕЙКОВОГО ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ КИЄВА

¹Олександр КОЛОТУХА, ²Igor КОЛОТУХА

¹Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
¹okolotuh@ukr.net, ²kolotuha.igor@gmail.com

Анотація:

Міські транспортні системи потребують підвищеної уваги як сполучні елементи, що впливають на ефективність функціонування міст в цілому та окремих районів. Громадський пасажирський транспорт великого міста, яким є столиця держави – м. Київ, є однією з галузей його життєзабезпечення, від функціонування якої залежить як розвиток господарського комплексу, так і спосіб життя населення. Проблема раціонального функціонування громадського транспорту, його територіальна організація постають одними з основних для нашої столиці під час воєнного стану та критично постане після Перемоги. Розвиток рейкового транспорту – пріоритет будь-якого європейського міста, адже у нього найвища провізна здатність, він екологічний і комфортний для пасажирів, і головне – він не залежить від кількості заторів на дорогах. В Києві представлені чотири види рейкового громадського транспорту – метрополітен, трамвай (в тому числі швидкісний трамвай), міська електричка та фунікулер.

Аналіз еволюції територіальної структури системи міського рейкового громадського транспорту, здійснений за допомогою методів теорії графів та історико-географічних зрізів, свідчить про те, що ця структура динамічно розвивалася разом із розвитком Києва. Обґрунтовано, що пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Києва спрямовані на формування високоефективного транспортного комплексу, здатного забезпечити потреби населення у відповідних послугах та мінімізувати негативний вплив на навколишнє середовище. Для досягнення цієї мети основними напрямками розвитку системи рейкового громадського транспорту Києва визначено: пріоритет громадського пасажирського транспорту у виконанні міських перевезень; розвиток швидкісних позавуличних видів громадського рейкового транспорту (метрополітену, швидкісного трамвая, міської залізниці); забезпечення швидкого, комфортного і безпечного транспортного сполучення між усіма функціональними зонами столиці на основі збільшення щільності вуличної мережі, створення системи комплексних пересадочних вузлів на станціях ліній метрополітену та міської залізниці.

Ключові слова: громадський транспорт міста, рейковий транспорт, функціонально-територіальна структура, методи теорії графів, метод історико-географічних зрізів, Київ

EVOLUTION OF THE FUNCTIONAL AND TERRITORIAL STRUCTURE OF PUBLIC RAIL TRANSPORT IN KYIV

¹Oleksandr KOLOTUKHA, ²Igor KOLOTUKHA

¹National Aviation University, Kyiv, Ukraine
¹okolotuh@ukr.net, ²kolotuha.igor@gmail.com

Abstract:

Urban transport systems require increased attention as connecting elements that affect the efficiency of the functioning of cities as a whole and individual districts. Public passenger transport of a large city, which is the capital of the state – Kyiv, is one of the branches of its life support, on the functioning of which both the development of the economic complex and the lifestyle of the population depend. The problem of the rational functioning of public transport and its territorial organization become one of the main ones for our capital during the martial law and will become critical after the Victory. The development of rail transport is a priority for any European city: it has the highest carrying capacity, it is environmentally friendly and comfortable for passengers, and most importantly, it does not depend on the amount of traffic jams. In Kyiv, there are four types of rail public transport - metro, tram (including high-speed tram), city electric train and funicular.

The analysis of the evolution of the territorial structure of the urban rail public transport system, carried out using the methods of graph theory and historical-geographic sections, shows that this structure developed dynamically along with the development of Kyiv. It is substantiated that the priority directions of the development of Kyiv's transport system are aimed at the formation of a highly efficient transport complex capable of meeting the needs of the population in relevant services and minimizing the negative impact on the environment. To achieve this goal, the main directions of the development of Kyiv's rail public transport system have been determined: the priority of public passenger transport in the performance of city transportation; development of high-speed off-street types of public rail transport (metropolitan, high-speed tram, city railway); provision of fast, comfortable and safe transport connections between all functional zones of the capital on the basis of increasing the density of the street network, creating a system of complex transfer nodes at the stations of the metro and city railway lines.

Key words: city public transport, rail transport, functional-territorial structure, methods of graph theory, method of historical-geographic sections, Kyiv.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2023.90.47-60>

UDC: 911.3:[656.025.2:656.34] (477-25)

Вступ. Надзвичайно важливою складовою функціонування великих міст виступає їх транспортна інфраструктура, передусім – система громадського транспорту (ГТ). Роль міського ГТ в житті сучасного міста важко переоцінити, адже нормальна діяльність міських суб'єктів господарювання та комфортне життя міського населення неможливі без забезпечення якісними транспортними послугами. Власне міський ГТ є «кровоносною системою» міста і тому сталий розвиток міст напряду пов'язаний з розвитком та удосконаленням цієї системи. Актуальним аспектом дослідження системи міського ГТ, що подекуди залишається поза увагою, є його територіальна організація.

Показниками для суспільно-географічного аналізу міського ГТ виступають: географія мережі маршрутів міського ГТ; експлуатаційна протяжність одиничних трамвайних колій, тролейбусних ліній, ліній метрополітену; парк машин міського транспорту різних видів; кількість перевезених пасажирів за різними видами транспорту та їх динаміка протягом останніх років. Головним практичним значенням досліджень географії міського ГТ є напрацювання планів і рекомендацій щодо вдосконалення розміщення виробництва і розселення населення з точки зору мінімізації транспортних витрат, оптимізації транспортних потоків в рамках наявних територіальних транспортних систем міст, розвитку транспортних систем всіх рівнів.

Існуюча в столиці система міського ГТ в процесі свого історичного розвитку зазнала значної диверсифікації. Так, в Києві представлені чотири види рейкового громадського транспорту – метрополітен, трамвай (в т.ч. швидкісний трамвай), міська електричка та фунікулер. Крім того представлені міський автобус, тролейбус, маршрутні таксі, певне значення може відігравати річковий трамвай.

Існуюча, на сьогоднішній день, система рейкового ГТ Києва представляється недостатньо розвиненою. Так, якщо на початок 1990-х рр. місто мало одну з найрозвиненіших трамвайних мереж Європи, то після цього внаслідок стрімкої автомобілізації відбулася деградація трамвайної інфраструктури. А з ліквідацією сполучення між лівобережною та правобережною частинами міста, трамваю була надана непритаманна йому функція – підвезення пасажирів до станцій метрополітену та міської електрички, у якій він не може конкурувати, в першу чергу, з маршрутними таксі.

При тому, що Київський метрополітен залишається найбільш швидким та завантаженим видом міського ГТ, його мережа і протяжність поки що не відповідає визначеним світовим стандартам (експлуатаційна довжина трьох ліній Київського метрополітену становить 67,6 км) – на 1 млн. жителів міста повинно припадати 40-50 км ліній метрополітену. Тобто на майже 3-мільйонний Київ відповідно – 120-150 км мережі. При цьому, вихід

на світові стандарти можливий завдяки повноцінній експлуатації Київської міської електрички довжиною 50,8 км, яка поки що перевозить близько 20 тис. пасажирів у день (1,4% міського пасажиропотоку), і за весь час експлуатації не організувала належного підвезення пасажирів та не влаштувала зручних пересадкових вузлів з іншими видами ГТ, не побудовано жодної нової платформи в зонах істотного тяжіння пасажиропотоку. Саме, внаслідок незадовільного попиту експлуатація міської електрички призводить до значних збитків. В європейських мегаполісах міські електрички використовуються ефективніше – там вони перевозять великі потоки людей.

Основними інфраструктурними проблемами сучасного розвитку ГТ Києва є – високий рівень завантаженості міських автодоріг, дисбаланс в системі розселення і можливостями працевлаштування між правобережною і лівобережною частинами міста, низька транспортна ефективність мостових переходів через р. Дніпро, недостатньо розвинена система рейкового транспорту, недостатня протяжність мережі метрополітену, низька ефективність використання міської електрички тощо.

Особливого значення територіальна організація міського ГТ набула в умовах повномасштабної агресії росії у 2022 році, небезпеки окупації міста, ускладнення комунікації між право- та лівобережною частинами міста. Так під час повітряних тривог, коли зупиняється увесь наземний ГТ, тягар перевезень лягає на маршрутні таксі, правобережні підземні станції метрополітену відіграють роль бомбосховищ тощо.

Для більш глибокого пізнання функціональної структури ГТ столичного міста важливо проаналізувати його функціонально-територіальну структуру, зокрема з точки зору її еволюції. *Функціонально-територіальна структура системи міського ГТ* – це взаєморозташування та взаємозв'язки просторово виражених об'єктів транспортної мережі міста. Вона являє собою територіальну «проекцію» функціонально-компонентної структури, з якою вона перебуває в діалектичній єдності.

Теоретико-методологічні основи дослідження. Теоретико-методологічну основу дослідження становлять праці вітчизняних та зарубіжних вчених з теорії суспільної географії, географії транспорту, урбаністичної географії, зокрема, І. Дудника, К. Мезенцева, Л. Немець, В. Нудельмана, Я. Олійника, Н. Пашинської, Г. Підгрушного, М. Пістуна, Ю. Пітюренка, І. Рудакевича, Л. Руденка, Д.-П. Родріго, І. Савчука, А. Степаненка, Е. Таафе, С. Тархова, О. Топчієва, Е. Ульмана, О. Шаблія та інших.

Для дослідження просторово-часового розвитку громадського рейкового транспорту Києва використовувалась ціла низка методів дослідження, а саме – аналітико-статистичний та порівняльно-

географічний (для визначення та аналізу соціально-економічних показників і пріоритетів розвитку різних видів ГТ в Києві, співставлення показників розвитку різних видів міського ГТ, в першу чергу – рейкового), історичного аналізу (для ретроспективного аналізу транспортно-географічних досліджень та аналізу ретроспективи розвитку ГТ в Києві), картографічний (для аналізу картографічних джерел та синтезу отриманих результатів дослідження), методів теорії графів у поєднанні із методом історико-географічних зрізів (для аналізу територіальної структури міського ГТ, еволюції транспортно-географічної мережі).

Інформаційну базу дослідження становили результати наукових транспортно-географічних досліджень в Україні та світі, нормативно-правові документи, дані Головного управління статистики в м. Києві, а також результати власних досліджень авторів, здійснені у 2015-2023 рр.

Методика дослідження та дані. Для аналізу зміни структури рейкової транспортної мережі великого міста у просторі та часі було застосовано методику дослідження, у якій поєднуються використання методів графів та історико-географічних зрізів.

Для побудови графів був використаний поділ міста на сельбищні утворення, виконаний О. Драпіковським та І. Івановою (Drapikovskiy & Ivanova, 2013). Кожне сельбищне утворення вважалось вершиною графу, і якщо у мешканців була можливість переміщення із одного утворення до іншого за допомогою ГТ, то між ними проводилося ребро. Далі граф аналізувався за основними показниками: кількість задіяних вершин у графі (v); кількість ребер (e); кількість компонентів зв'язності (p); кількість топологічних ярусів. Також проводився аналіз за індексами К. Канського (α -індекс, β -індекс, ϕ -індекс, μ -індекс та π -індекс) (Kansky, 1963). Ці індекси запозичені з нової гілки теоретичної географії – геомережевого аналізу. Його основоположником можна вважати К. Канського, який в 1963 р. опублікував книгу «Структура транспортних мереж: взаємозв'язки між геометрією мережі і характеристиками районів», у якій за допомогою кореляційного і регресійного аналізу були вивчені статистичні взаємозв'язки між типами малюнка транспортних мереж різних країн і рівнем їх економічного розвитку (Kansky, 1963). Використовуючи поняття теорії графів, К. Канський запропонував 17 показників, що описують особливості просторової структури транспортної мережі, представленої у вигляді математичного графа, які в наукову літературу увійшли під назвою «індексів Канського» (Kansky, 1963). Індекси Канського, що мають негеографічне походження, С. Тарховим були адаптовані для географічних завдань. До них відносяться зв'язність мережі $\beta = e / v$ (показує, скільки в середньому ребер виходить з однієї вершини); надмірність зв'язків $\alpha = \mu / 2v - 5$; досягнутий рівень зв'язності мережі $\gamma = e / 3 (v - 2)$; ступінь зв'язності мережі $\epsilon = v (v - 1) / 2e$; ступінь розвиненості мережі $\lambda = 1 - 2e / v (v - 1)$; форма мережі $\pi = e / \delta$ (відображає ступінь витягнутості і округлості мережі, тобто скільки разів у протяжності

мережі укладається у її топологічний діаметр) (Kolotukha, 2019a).

У роботі було виділено вісім історико-географічних зрізів: 1900 рік, 1913 рік, 1936 рік, 1947 рік, 1964 рік, 1985 рік, 2018 рік та 2025 рік (як перспективний стан за генеральним планом міста).

Виклад результатів дослідження. Просторово-часовий аналіз рейкового ГТ Києва проведений нами за черговістю появи тих чи інших видів пасажирського ГТ.

Трамвайний транспорт. Найстарішим видом ГТ міста, який функціонує і у наші дні, є київський електричний трамвай. Нині у столиці працює три трамвайних депо, які обслуговують 21 трамвайний маршрут, 5 з яких вважаються швидкісними. Довжина трамвайних колій в одноколієному обчисленні становить 230,2 км (Official website of Kyivpastrans).

На сьогодні трамвайним транспортом забезпечено 37,5% сельбищних утворень міста. Трамвайна мережа міста розділена на дві незалежно функціонуючі мережі – Правобережну та Лівобережну. Правобережна частина зосереджена у Північно-Західній частині міста, об'єднуючи такі райони міста, як Поділ, Оболонь, Пуща-Водиця, Борщагівка, Лук'янівка, Куренівка, Пріорка, Залізничний вокзал та інші. Лівобережна мережа є витягнутою вздовж Дніпра, об'єднуючи Троєщину, Воскресенку, Лісовий масив, Дарницю, ДВРЗ та Позняки. Густота мережі трамвайного транспорту вища у місцях перетину кількох трамвайних маршрутів (Поділ, район Дарницької площі). У сельбищних утвореннях забезпечених трамваєм, елементи мережі мають просту форму, не маючи відгалужень, відростків, чи інших ускладнень.

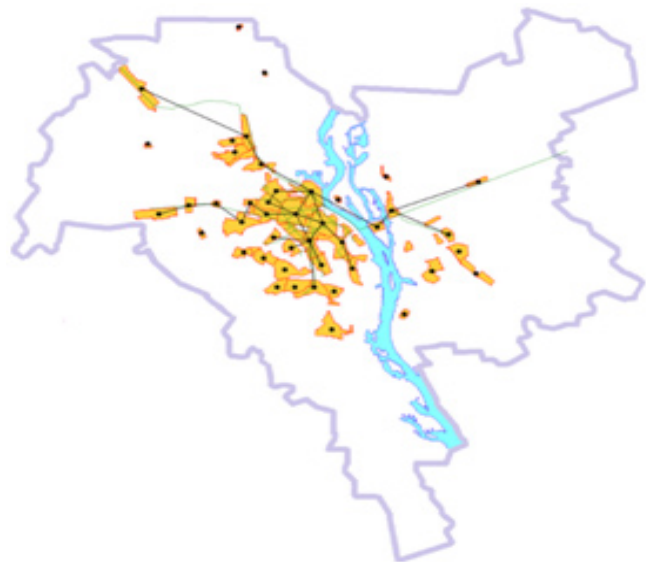
Станом на перший історико-географічний зріз 1900 р. у Києві виділялося 14 сельбищних утворень, з яких лише 4 не були забезпечені доступом до трамваю. 71,4% сельбищних утворень були забезпечені трамвайним транспортом (табл. 1). Граф, побудований на основі тодішньої мережі, має 10 ребер та один незалежний цикл (рис. 1.1). Трамвай займав безальтернативне домінуюче положення серед інших видів транспорту.

У 1913 р. в порівнянні із попереднім часовим зрізом, можна виділити вже 14 сельбищних утворень, залучених до системи. Трамвайна мережа за цей період активно зростала та розвивалася. Забезпеченість міських районів трамвайним транспортом зросла до 77,8%. Кількість ребер графа переважає над кількістю задіяних вершин, та зрівнюється із загальною кількістю вершин ($\beta=1,0$). Граф даного періоду має 5 незалежних циклів ($\mu=5$) (табл. 1).

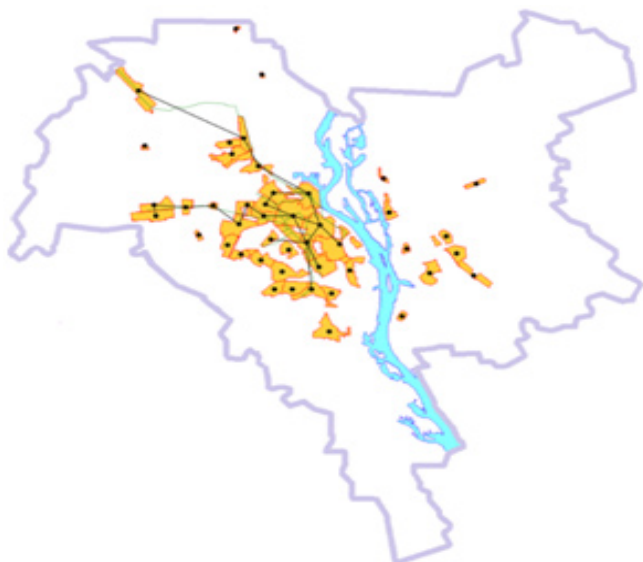
У період наступного історичного зрізу, до 1936 р., в результаті революційних подій в місті, ріст трамвайної мережі дещо уповільнився, але не зупинився. Місто через острів Венеціанський з'єдналося із Лівим берегом, а, згодом, і з містом Бровари. Кількість задіяних ребер та задіяних вершин зросла. Натомість рівень забезпеченості сельбищних утворень трамвайним транспортом зменшився до 55,6% (табл. 1). Також зменшилась кількість незалежних циклів ($\mu=3$) (рис. 1.2).



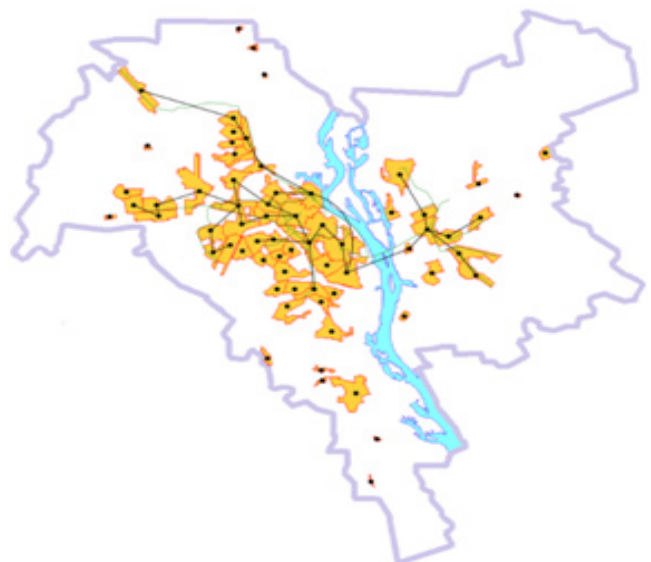
Граф трамвайної мережі Києва 1900 р.



Граф трамвайної мережі Києва 1936 р.



Граф трамвайної мережі Києва 1947 р.



Граф трамвайної мережі Києва 1964 р.



Граф трамвайної мережі Києва 1985 р.



Граф трамвайної мережі Києва 2018 р.

Рис. 1. Динаміка зміни графу трамвайної мережі Києва у період 1900-2018 рр. (Kolotukha, 2019a)

У часовий період до 1947 р. розвитку мережі не відбулося. Місто намагалося зберегти існуючу мережу та відновити довоєнний стан. Окремі відрізки мережі так і не було відновлено, або в наступні часові періоди було замінено перспективними, на погляд радянської влади, тролейбусним та автобусним транспортом. Починаючи із цього часу, трамвай поступово перестає бути домінуючим видом транспорту, хоча і продовжує зберігати важливі позиції у пасажирських перевезеннях в місті. Хоча морфологія міста зазнала помітних змін після війни, сумарно кількість сельбищних утворень залишилася незмінною ($v=45$), тоді як кількість задіяних вершин, та відповідно забезпеченість районів міста трамвайним транспортом зменшилась до 44,4% (табл. 1). Кількість незалежних циклів зменшилась до двох ($\mu=2$) (рис. 1.3).

Станом на 1964 р. відновився активний розвиток мережі. Було поновлено трамвайний зв'язок із лівим берегом (але вже через міст Патона), кількість задіяних у графі вершин, як і кількість ребер зросла. На цьому фоні зросла і забезпеченість сельбищних територій міста трамвайним транспортом – до 50,7% (табл. 1). Не зважаючи на вищезазначені зрушення у розвитку мережі, кількість циклів

у ній не змінилася ($\mu=2$) (рис. 1.4). Окремі колії у центральній частині міста були демонтовані, та замінені тролейбусними лініями. З трамваєм почав конкурувати новостворений вид транспорту – Київський метрополітен.

У 1985 р. за окремими показниками трамвайна мережа сягнула свого максимального рівня розвитку. З'явилися Борщагівська лінія швидкісного трамваю та трамвайна гілка в районі Оболоні. Кількість задіяних вершин та кількість ребер дещо зросли, але місто розвивалося значно динамічніше трамвайної мережі. Забезпеченість сельбищних утворень трамвайним транспортом скоротилася до 46,8% (табл. 1). Кількість незалежних циклів у графі залишилася незмінною ($\mu=2$) (рис. 1.5). Трамвай вже остаточно став додатковим та «підвізним» видом транспорту. Основний пасажиропотік на себе взяв Київський метрополітен, що мав у своєму складі 2 гілки та 27 станцій. Тенденція заміни окремих трамвайних ліній іншими видами транспорту зберіглася. Були демонтовані колії з проспекту Перемоги в зв'язку із побудовою низки станцій метрополітену.

За період незалежності трамвайна мережа столиці вступила в стадію активної інволюції.

Таблиця 1

Основні показники розвитку графу трамвайної мережі міста Києва

Рік	Всього точок (V)	Задіяних вершин (V')	Кількість ребер (E)	Діаметр (D)	α -індекс	β -індекс	ϕ -індекс	μ -індекс	π -індекс	Забезпеченість, %
1900	14	10	10	5	0,043	0,714	0,278	1	2,000	71,43
1913	18	14	18	7	0,161	1,000	0,375	5	2,571	77,78
1936	45	25	27	10	0,035	0,600	0,209	3	2,700	55,56
1947	45	20	21	12	0,024	0,467	0,163	2	1,750	44,44
1964	67	34	35	13	0,016	0,522	0,179	2	2,692	50,75
1985	79	37	38	15	0,013	0,481	0,165	2	2,533	46,84
2018	88	33	32	12	0,006	0,364	0,124	1	2,667	37,50
У т.ч.										
Правий берег	65	19	19	12	0,008	0,292	0,101	1	1,583	29,23
Лівий берег	23	14	13	10	0,000	0,565	0,206	0	1,300	60,87

Трамвайні маршрути скасовувалися та іноді навіть не замінювалися іншими видами транспорту. Станом на 2020 р. в результаті демонтажу колій із моста Патона трамвайна мережа розділена на дві окремо функціонуючі мережі. Правобережна мережа зазнавала лише демонтажу колій, нові з'єднання сельбищних утворень трамвайним транспортом тут не спостерігалися. Лівобережна система з'єдналася із такими житловими масивами, як Троєщина, Позняки та Осокорки. Також на лівому березі була відкрита своя лінія швидкісного трамвая. На лівому березі нових незалежних циклів утворено не було ($\mu\text{ЛБ}=0$). У правобережній системі зберігся лише один незалежний цикл ($\mu\text{ПБ}=1$). Рівень забезпеченості сельбищних утворень трамвайним транспортом сягнув мінімальних значень $-37,5\%$ ($\text{ПБ} = 29,2\%$, $\text{ЛБ} = 60,9\%$) (рис. 1.6) (табл. 1).

Динаміку основних показників графу трамвайної мережі Києва з 1900 до 2025 р. відображено на рис. 2.

На думку низки фахівців, за оптимізації маршрутів трамваї могли б збільшити свій пасажиропотік. За їх розрахунками, якщо знову об'єднати лівобережну і правобережну трамвайні мережі через Подільсько-Воскресенський міст та міст Патона, то пасажиропотік трамвайної системи досягне 1,1 млн. пасажирів на добу. Частково це б розвантажило метрополітен і зробило його більш комфортним (Website of the official portal of Kyiv). За попередніми розрахунками, лише продовження Борщагівської лінії швидкісного трамвая від Старовокзальної площі до станції метро «Палац спорту» збільшить пасажиропотік на 60 тис. осіб на день – до 180 тис. Розглядаються два варіанти проходження лінії: вул. Саксаганського та вул. Жилянська. Передбачається також продовження будівництва Лівобережної лінії швидкісного трамвая від житлового масиву Вигурівщина-Троєщина до Південних Осокорків.

На нашу думку, слід зупинити необґрунтовану практику зняття трамвайних ліній при реконструкції вуличної мережі для того, щоб збільшити її пропускну здатність. Трамвайні лінії слід реконструювати з приведенням їх до європейських стандартів з використанням сучасних конструкцій колійного полотна, що дасть можливість проїзду автотранспорту, там, де це необхідно виділити їх на відособлене полотно зі створенням умов для організації маршрутів з прискореним рухом.

Трамвайний транспорт Києва на даному етапі переживає не найкращі часи: мережа залишається розділеною, рухомий склад застарілий, колії та депо потребують оновлення. Плани розвитку існують лише щодо швидкісної лінії трамвая. На період до 2025 р. передбачається будівництво трамвайних ліній Відрадним проспектом, вул. Привокзальною – вул. Празькою з будівництвом тунельного переходу під залізничними коліями, вул. Бориспільською (Master Plan). Зняття трамвайних шляхів є доцільним лише за напрямками з невеликими пасажиропотоками або там, де їх зняття пов'язано з містобудівними умовами: Набережним шосе, вул. Братською, Харківським шосе тощо.

Метрополітен. Київський метрополітен на момент свого відкриття був 27-им метрополітеном у світі та першим в Україні. Зараз він має у своєму складі 3 окремі гілки, 3 електродепо, 52 функціонуючі станції та 5 недобудованих. Довжина експлуатаційних колій становить 69,648 км. Власником мережі метрополітену є КП «Київський метрополітен». До складу Святошинсько-Броварської лінії метрополітену входить станція Арсенальна, яка вважається найглибшою у світі ($-105,5$ м).

Метрополітен охоплює 34,1% сельбищних утворень міста. Усі три лінії проходять через його центральну частину. Дві з них перетинають річку Дніпро і виходять на Лівий берег (Святошинсько-

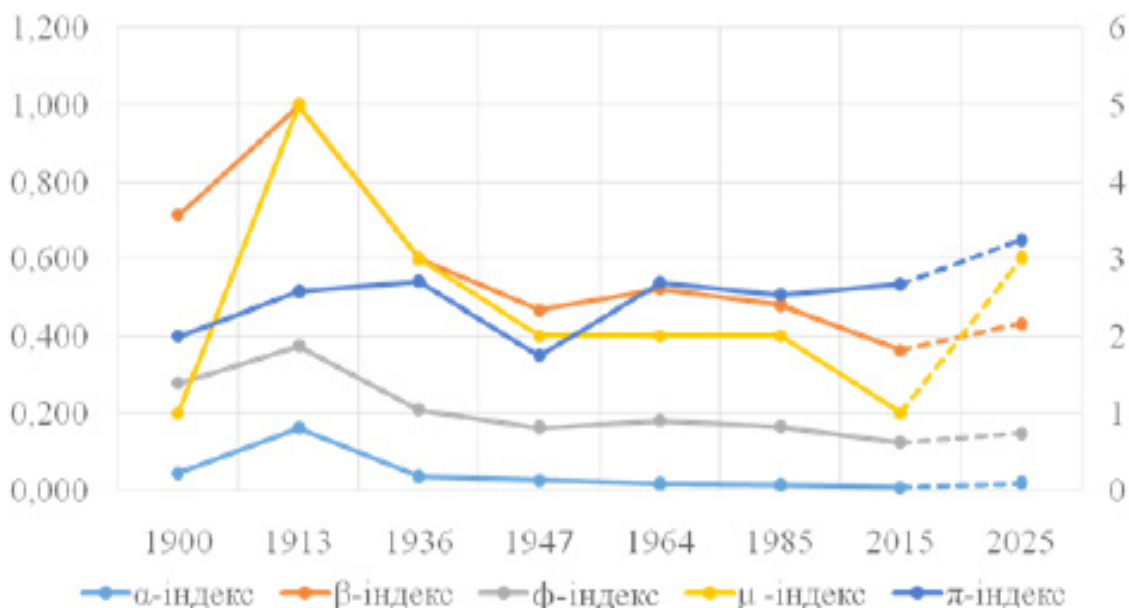


Рис. 2. Динаміка основних показників графу трамвайної мережі Києва (Kolotukha, 2019a)



Граф мережі метрополітену Києва 1964 р.



Граф мережі метрополітену Києва 1985 р.



Граф мережі метрополітену Києва 2018 р.

Рис. 3 Динаміка зміни графу мережі метрополітену Києва у період 1964-2018 рр. (Kolotukha, 2019a)

Броварська та Сирецько-Печерська лінії). У цілому мережа має зіркоподібну форму. Гілки метрополітену, зустрічаючись у центральній частині міста, розходяться окремими відростками на периферійні частини міста. Відповідно густота мережі метрополітену найвища у центральній частині міста.

Перша черга київського метрополітену була відкрита 1960 р., завдовжки 5,2 км у складі п'яти станцій. До 1964 р. було завершено будівництво другої черги метрополітену у складі двох станцій. Граф мережі метрополітену охоплював 6 сельбищних територій і мав форму витягнутого з заходу на схід ланцюга (рис. 3.1). Він охоплював центральні сельбищні утворення Правого берегу. Забезпеченість даним видом транспорту сягала 9,0%. Незалежні цикли у графі були відсутні ($\mu=0$) (табл. 2).

Станом на 1985 р. метрополітен складався з 2 функціонуючих гілок та 27 станцій, що забезпечувало доступність для 17,7% сельбищних утворень міста. Попри те, що граф мережі мав лише 14 ребер та один незалежний цикл (рис. 3.2), метрополітен можна було вважати основним видом транспорту столиці з огляду на його швидкість та провізну спроможність. У порівнянні із попереднім історико-географічним зрізом усі показники розвитку графа мережі зросли (табл. 2). Незалежний цикл графа утворився за рахунок особливостей проходження Святошинсько-Броварської та Оболонсько-Теремківської ліній метрополітену через сельбищні утворення центральної частини міста.

До 2018 р. кількість ліній зросла до 3, а кількість станцій сягнула 52. Це зумовило збільшення кількості ребер у графі більш ніж удвічі, подвоєння індексів α , β , ϕ , та μ , зростання π -індексу (табл. 2). Забезпеченість сельбищних утворень метрополітеном зросла до 34,1% (рис. 3.3). У період незалежності метрополітен лише збільшував пасажирооборот і остаточно утвердився як головний вид транспорту в столиці.

Не зважаючи на певну кількість надзвичайних ситуацій впродовж року, метрополітен традиційно вважається найнадійнішим видом ГТ із стабільно

виконуваним графіком роботи. Серед мінусів можна зазначити окремі помилки проектування системи метрополітену, закладені ще у 1960 р. Зокрема, це стандартна довжина платформ, яка дозволяє використовувати лише склади із 5 вагонів (у години пік існує потреба у більшій кількості).

Якщо метрополітен на правому березі Дніпра розташований під землею і не потребує значного землевідведення під свої комунікації, то лівобережна частина міста, а також міські мережі швидкісного трамвая і залізниці мають потребу в цьому. Отже, метрополітен, на сьогоднішній день, незважаючи на розвиток інших видів ГТ, залишається і, без сумніву, залишиться найшвидшим і найзручнішим транспортом. Схема розвитку метрополітену передбачає продовження трьох наявних ліній і будівництво однієї нової (загальна довжина ліній – 103,0 км, кількість станцій 81, пересадочних вузлів між лініями метрополітену – 6) (Official website of КР “Kyiv Metro”). На сьогоднішній день існує та впроваджується проєкт побудови четвертої гілки метрополітену, яка повинна з'єднати з мережею такі райони, як Троєщина, Райдужний масив, Солом'янка та аеропорт «Київ». Це один із найбільших інфраструктурних проєктів міста на даний час.

На даний момент в розвитку підземки два пріоритети – проведення ліній метрополітену на житлові масиви Троєщина і Виноградар.

Проєкт будівництва трьох станцій метро у напрямку житлового масиву Виноградар перебуває на державній експертизі, а закінчити дві станції – «Проспект Правди» і «Мостицька» – планують через три роки. Користуватися станціями на перших порах буде близько 60 тис. пасажирів. З огляду на те, що, кількість населення в найближчі роки на Виноградарі значно зростає, а значить, збільшиться і число пасажирів нових станцій метро.

Підвести лінію метро до найбільшого житлового масиву – Троєщини – заважає недобудований Подільсько-Воскресенський міст. Тільки коли завершать його будівництво, можна буде говорити, скільки років потрібно для вирішення вічної київської проблеми – побудувати метро на Троєщину. Автомобільний рух мостом міська влада планує

Таблиця 2

Основні показники розвитку графу мережі метрополітену міста Києва

Рік	Всього точок (V)	Задіяних вершин (V')	Ребер (E)	Діаметр (D)	α -індекс	β -індекс	ϕ -індекс	μ -індекс	π -індекс	Забезпеченість
1964	67	6	5	5	0,000	0,075	0,026	0	1,000	8,96%
1985	79	14	14	9	0,007	0,177	0,061	1	1,556	17,72%
2018	88	30	31	13	0,012	0,352	0,120	2	2,385	34,09%

відкрити через 3-4 роки. За останніми оцінками фахівців, будівництво четвертої лінії метрополітену буде коштувати 31,5 млрд. грн. При річному бюджеті Києва в 2021 р. у 68 млрд. грн. зрозуміло, що таких коштів у міста немає (Website of the official portal of Kyiv).

Відповідно до основних напрямків розвитку Київського метрополітену до 2025 р. планувалося значно збільшити темпи будівництва ліній і станцій метрополітену та ввести в експлуатацію близько 40,0 км ліній, 32 станції, 5 додаткових входів-виходів з наявних станцій і 3 електродепо (Official website of KP "Kyiv Metro").

Міський залізничний транспорт. Під поняття міського залізничного транспорту слід віднести київську міську електричку. Даний вид транспорту виокремлюється поза мережею метрополітену, оскільки він не має окремо виділених колій для функціонування та має непостійний графік руху.

Міська електричка використовує 50,8 км залізничних колій міста. Має у своєму складі 15 станцій, та два напрямки руху – за годинниковою стрілкою і проти. Електричка охоплює лише 15,9% сельбищних утворень столиці. За конфігурацією мережа міської електрички представляє собою коло, що двічі перетинає Дніпро.

Новий вид ГТ у місті – міська електричка – почав функціонувати з вересня 2009 р. Станом на 2018 р. граф мережі електрички мав один великий цикл, що складався із 14 вершин та ребер, та мав один із найменших рівнів забезпечення серед сельбищних утворень – лише 15,9% (табл. 3). Хоча графік міського поїзда покриває лише години пік, він виконує важливу функцію з'єднання Лівого та Правого берегів у місті (рис. 4).

Основні показники розвитку графу мережі

До позитивних сторін функціонування даного виду транспорту можна віднести його велику місткість, незалежність від завантаженості вуличної мережі міста, та допомогу у розвантаженні пасажиропотоку у години пік (а саме покращення зв'язності Лівого та Правого берегів Дніпра). До негативів можна віднести регулярні зміни та невідповідність графіку руху, малу кількість рейсів, великі проміжки часу між рейсами, залежність від завантаженості Київського залізничного вузла, віддаленість станцій електрички від споживачів та ціла низка інших організаційних проблем.

Натомість, при всіх недоліках міська електричка може стати вагомим перевізником у транспортній системі Києва. Адже, щодня до столиці приїздить близько 500 тис. жителів передмістя, частину з яких може підвозити електричка, якщо буде організоване

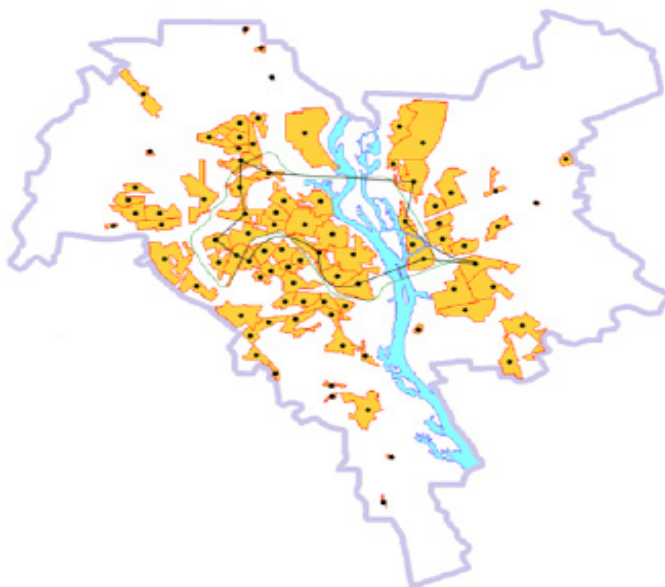


Рис. 4. Картохема графу мережі міської електрички Києва 2018 р. (Kolotukha, 2019a)

Таблиця 3

Основні показники розвитку графу мережі міської електрички Києва

Рік	Всього точок (V)	Задіяних вершин (V')	Ребер (E)	Діаметр (D)	α -індекс	β -індекс	ϕ -індекс	μ -індекс	π -індекс	Забезпеченість
2018	88	14	14	6	0,006	0,159	0,054	1	2,333	15,91%

підвезення до неї та створена для цього необхідна інфраструктура. Електричка могла б узяти на себе функції четвертої лінії метрополітену – Подільсько-Вигурівської, адже попит на човникову лінію Троєщина - Караваєві дачі – 256 тис. пасажирів на добу. Максимальна пропускна здатність однієї електрички становить 50 тис. пасажирів на добу. Але поки всі електропоїзди разом перевозять лише близько 20 тис. пасажирів на добу (Website of the official portal of Kyiv).

Важливим, на нашу думку, вбачається запровадження у місті нових швидкісних позавуличних видів рейкового ГТ з використанням та модернізацією наявних трамвайних та залізничних колій. Це – трамвай-поїзд та метробус BRT (bus rapid transit).

Трамвай-поїзд (tram-train) – вид легкорейкового ГТ, де трамваї рухаються колією залізниці нарівні зі звичайними потягами. Це дає можливість створення комбінованих транспортних систем, поєднуючи переваги обох видів транспорту (трамваїв і поїздів). Перша система такого типу почала діяти у 1992 р. в німецькому м. Карлсруе. За попередніми даними, загальна протяжність лінії трамвай-поїзда в Києві може скласти 37,2 км, з яких 14,7 км – інфраструктура швидкісного трамвая, решта – залізниці. Трамвай-поїзд може розвивати швидкість до 120 км/год. Лінія трамвай-поїзда включатиме два маршрути: «Милославська»-«Північна» і «Дарниця»-«Кільцева дорога». Обидва маршрути пройдуть через Дарницький залізничний міст. На лівобережній частині міста трамвай-поїзд пройде лінією швидкісного трамвая, у районі станції «Троєщина-2» перейде на залізничне полотно. Реалізація проекту має тривати 3-4 роки. Планується, що щодня таким видом транспорту користуватимуться близько 240 тис. пасажирів – це приблизно 60% тих обсягів, які за добу перевозять усі трамваї в Києві. Під цей проект планується придбання нового рухомого складу – 80 п'ятисекційних вагонів з низькою підлогою (Website of the official portal of Kyiv).

Київський фунікулер. Це рейковий вид транспорту, що з'єднує Поділ із історичним Верхнім містом. Фунікулер має дві станції – Верхню та Нижню. Розташовується на Володимирській горці. Довжина траси сягає 222 м, різниця висот між станціями становить 75 м. Перевезення здійснюється двома вагонами, загальною місткістю у 100 осіб (з них 30 сидячих). Середня швидкість руху становить 2 м/с.

Фунікулер було відкрито у 1905 р. До середини 1930-х рр. він був частиною трамвайного маршруту, та вважався частиною трамвайної мережі. Згодом, в зв'язку із реорганізацією трамвайної мережі він був виділений як окремий вид транспорту. З 1929 р. траса фунікулеру лишалася незмінною. При побудові графу мережі даного виду транспорту він з'єднує лише два сельбищні утворення, і має у своєму складі лише одне ребро. Протягом часових зрізів 1947, 1964, 1985 та 2018 рр. граф мережі лишався незмінним. Забезпеченість сельбищних утворень міста фунікулером зменшувалась, з огляду на ріст та розвиток міста та стабільність мережі фунікулера. Так, у 1947 р. вона складала 4,4%, а у 2018 р. складала вже 2,3% (табл. 4).

На сьогоднішній день цей традиційний для Києва вид транспорту перестав бути основною ланкою у транспортному зв'язку Подолу та Верхнього міста – пасажирів частіше обирають більш швидкісні та доступні види транспорту, такі як метро. Але фунікулер набув нових функцій, зокрема як туристичний об'єкт. Розташування між двома великими історичними районами міста, та близьке розташування до метрополітену позитивно впливають на пасажиропотік та потік туристів зокрема.

Поєднавши графи усіх доступних видів ГТ (до рейкових видів транспорту слід додати автобус, тролейбус та маршрутні таксі), ми отримали каркас мережі ГТ міста. Графи мережі ГТ Києва 1900, 1936, 1947, 1964, 1985 та 2018 років представлені на рис. 5.

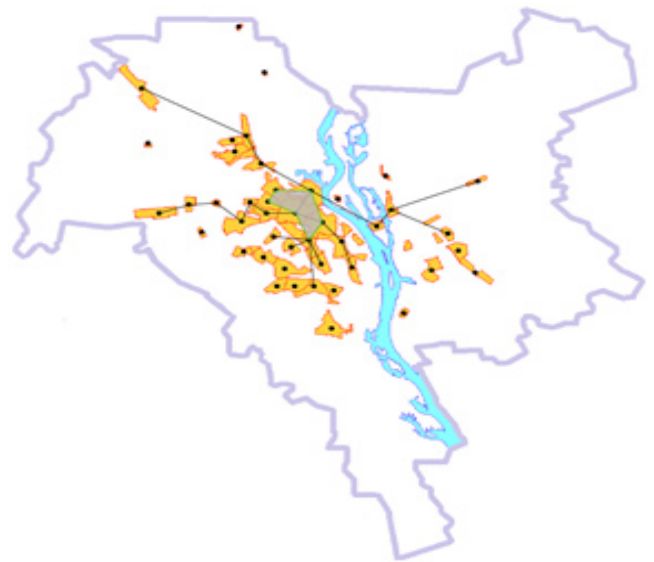
Таблиця 4

Основні показники розвитку графу фунікулера міста Києва

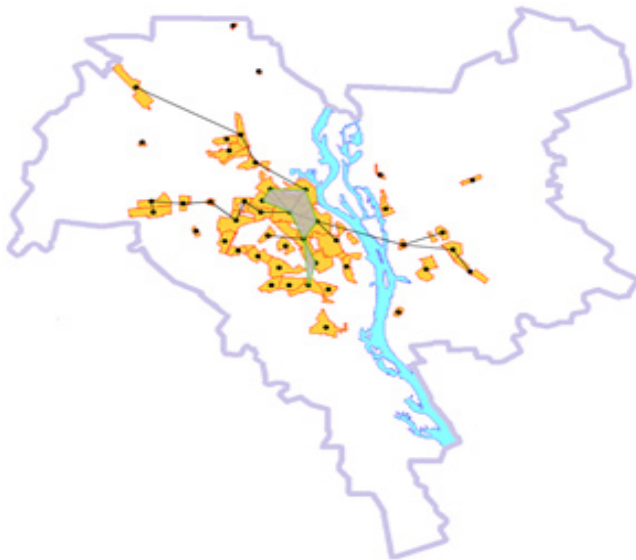
Рік	Всього точок (V)	Задіяних вершин (V')	Ребер (E)	Діаметр (D)	α -індекс	β -індекс	ϕ -індекс	μ -індекс	π -індекс	Забезпеченість
1947	45	2	1	1	0,000	0,015	0,005	0	1,000	4,44%
1964	67	2	1	1	0,000	0,013	0,004	0	1,000	2,99%
1985	79	2	1	1	0,006	0,011	0,004	1	1,000	2,53%
2018	88	2	1	1	0,000	0,015	0,005	0	1,000	2,27%



Граф мережі ГТ Києва 1900 р.



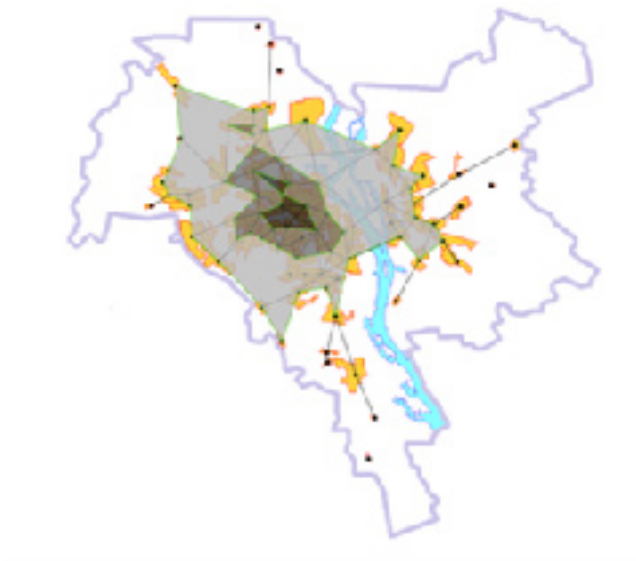
Граф мережі ГТ Києва 1936 р.



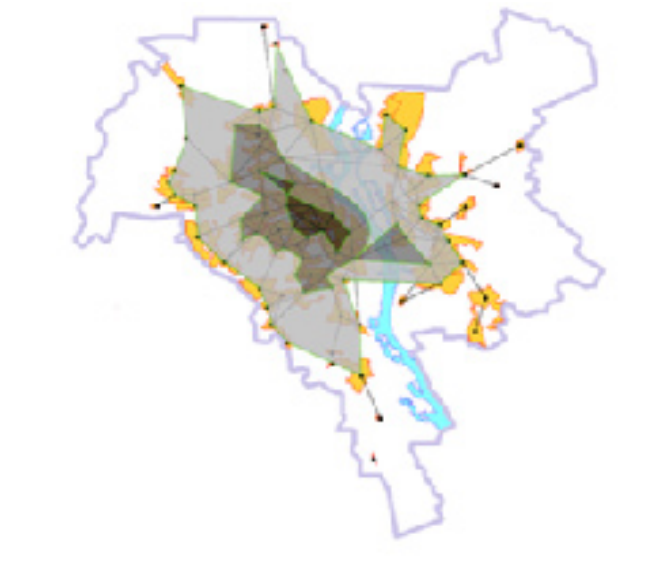
Граф мережі ГТ Києва 1947 р.



Граф мережі ГТ Києва 1964 р.



Граф мережі ГТ Києва 1985 р.



Граф мережі ГТ Києва 2018 р.

Рис. 5. Графи мереж громадського транспорту Києва визначених років з виділенням топологічних рівнів (Kolotukha, 2019a)

Порівняємо графи розвитку мереж ГТ Києва у двох останніх історичних зрізах – 1985 р. (радянському) та 2018 р. (сучасному). У каркасі ГТ Києва як радянського, так і сучасного періодів можна виділити три топологічні яруси. Але у 2018 р. усі яруси займали більшу площу, а цикл-петля другого топологічного рівня охопив декілька вершин графа на Лівому березі (рис. 5.5). Це дозволяє оцінювати граф каркасу ГТ у 2018 р. як більш складний (рис. 5.6).

Якщо оцінити покриття усіма доступними видами ГТ сельбищних утворень міста у двох історичних зрізах, то можна спостерігати як ця забезпеченість зросла. У 1985 р. сельбищні утворення міста були забезпечені ГТ на 94% (74 з 79), тоді як у 2018 р. цей показник зріс до 98% (86 з 88).

У 1985 р. Київ функціонував за законами планової економіки. Не був винятком і ГТ міста, основна функція якого зводилась до того, щоб доставити робітників на свої робочі місця вранці, а ввечері повернути їх додому. Рівень автомобілізації міста у радянський час був набагато меншим, ніж за часів незалежності. Затори були нечастим і менш кризовим явищем, ніж сьогодні. Основним способом добирання на роботу був ГТ. З іншого боку, транспортна пропозиція не завжди відповідала транспортному попиту, графік руху часто не задовольняв потреби населення у години пік. Люди, не маючи іншої альтернативи, часто були прив'язані лише до одного маршруту ГТ.

До 2018 р. місто вже пройшло декілька стадій економічних та суспільних трансформацій. На ринок міських пасажирських перевезень зайшли приватні перевізники. Маршрутні таксі з «непомітного» допоміжного виду транспорту стали одним із домінуючих видів ГТ. Приватні перевізники часто дублювали маршрути інших видів ГТ, вигравши конкурентну боротьбу за рахунок швидкості перевезень. У столиці почала змінюватись конфігурація місць проживання населення та основних місць прикладання праці. Ряд великих промислових гігантів міста припинили свою роботу. У місті, зокрема на Лівобережжі, почали виникати нові великі житлові масиви. Різко зріс рівень автомобілізації населення столиці, в зв'язку з чим дорожньо-вулична мережа міста почала сильно перевантажуватись. Затори стали типовим явищем для столиці. Загострилась проблема зв'язності лівого та правого берегів столиці, особливо у «години пік». Це ще більше підвищило роль позавуличного рейкового ГТ.

Порівнюючи каркаси мережі ГТ Києва у радянський та сучасний періоди, можна побачити зміни у структурі графів окремих видів ГТ. Найбільшу деградацію демонструє граф трамвайної мережі, частина якої було ліквідовано рішенням місцевої влади. Каркас мережі метрополітену можна охарактеризувати повільним та стабільним зростанням цієї мережі. Крім того, до нього можна додати новий вид важкого міського залізничного транспорту – міську залізницю, яка має низку пересадочних вузлів із метро. Аналіз функціонально-

територіальної структури системи міського ГТ, здійснений за допомогою методу графів та методу історико-географічних зрізів, свідчить про те, що ця структура графів рейкових видів ГТ динамічно розвивалася разом із розвитком Києва.

Висновки. Проведений історико-географічний аналіз аспектів функціонування та розвитку ГТ Києва свідчить, що протягом тривалого часу розвиток транспортної інфраструктури Києва відбувався методами адміністративно-командної економіки, пріоритетом якої була розбудова нових транспортних шляхів, що повністю суперечить сучасним урбаністичним концепціям. Недоліками такого підходу є нерационально організована мережа ГТ Києва, постійні затори, хаотичне паркування, відсутність культури транспортної поведінки на вулицях міста. Тому, пріоритетним в цьому контексті виглядає розвиток рейкового транспорту – у нього найвища провізна здатність, він екологічний і комфортний для пасажирів, і головне – він не залежить від кількості заторів на дорогах. В Києві представлені чотири види рейкового ГТ – метрополітен, трамвай (в т.ч. швидкісний трамвай), міська електричка та фунікулер.

Аналіз функціонально-територіальної структури системи міського ГТ виявив наступне. У каркасі ГТ Києва як радянського, так і сучасного періодів можна виділити три топологічні яруси. Але у 2018 р. усі яруси займали більшу площу, а цикл-петля другого топологічного рівня охопив декілька вершин графа на Лівому березі. Це дозволяє оцінювати граф каркасу ГТ як більш складний. Якщо оцінити покриття усіма доступними видами ГТ сельбищних утворень міста у двох останніх історичних зрізах (1985 та 2018 рр.), то можна спостерігати його зростання: у 1985 р. сельбищні утворення міста були забезпечені ГТ на 94%, тоді як у 2018 р. – на 98%. При цьому можна побачити зміни у структурі графів окремих видів ГТ.

З усіх видів рейкового транспорту в Києві на достатньому рівні розвинене лише метро. Трамваї та міська електричка, незважаючи на свій потенціал, на сьогоднішній день, непопулярні у містян. Нерівномірний підхід до розвитку ГТ привів до істотних перекосів – трамваї та електрички ходять напівпорожніми, тоді як метро працює на межі своїх потужностей. Щодня київський метрополітен перевозить близько 1,5 млн. пасажирів – це найбільший перевізник у столиці. Натомість, на трамваї, міську електричку і фунікулер у сукупності не припадає навіть третьої частини обсягів підземки. Так, трамваї перевозять близько 380 тис. пасажирів (25% пасажиропотоку метро). Для порівняння: у 2001 р. київські трамваї перевозили близько 750 тис. пасажирів на день. Ще менш ефективною є робота міської електрички, яка перевозить менше 20 тис. пасажирів на день, що становить лише 1,3% від щоденного пасажиропотоку метро. Натомість за розрахунками фахівців Департаменту транспортної інфраструктури КМДА, міська електричка може протягом двох років вийти на обсяги перевезень 250 тис. пасажирів на добу. У сукупності, якщо об'єднати

систему міських трамваїв і tram-train з міською електричкою, рейковий вид транспорту міг би перевозити близько 1,1 млн осіб. Такий перерозподіл потоків значною мірою розвантажив би метрополітен. Якщо міську електричку інтегрують в систему залізничного сполучення з містами-супутниками вона змогла б перевозити близько півмільйона пасажирів на добу. Обмеженням є те, що міську електричку запускали як допоміжного перевізника на період будівництва Подільсько-Воскресенського мостового переходу. Розвиток нових маршрутів не передбачено в Генеральному плані Києва, що ускладнює реалізацію проекту (Strategy, 2017).

Очевидно, що проблеми розвитку системи ГТ Києва слід вирішувати в комплексі з розвитком всієї транспортної системи столичного міста. Основні ж напрямки розвитку загальної транспортної системи Києва спрямовані на формування високоефективного транспортного комплексу, здатного забезпечити потреби населення у відповідних послугах та

мінімізувати негативний вплив на навколишнє середовище. Для досягнення цієї мети основними напрямками розвитку системи ГТ Києва в числі загальних напрямків має стати: пріоритет пасажирського ГТ у виконанні міських перевезень; розвиток швидкісних позавуличних видів рейкового ГТ (метрополітену, швидкісного трамвая, міської залізниці); забезпечення швидкого, комфортного і безпечного транспортного сполучення між усіма функціональними зонами столиці на основі збільшення щільності вуличної мережі, будівництва транспортних переходів через р. Дніпро, ліквідації диспропорцій між їх пропускною спроможністю і необхідністю збільшення інтенсивності руху; створення системи комплексних пересадочних вузлів на станціях міської залізниці та лініях метрополітену; розвантаження міської вуличної мережі від транзитних транспортних потоків зі створенням системи обхідних магістралей (Master Plan).

Список використаних джерел / References:

- Bashinska, I., & Filippov, V. (2018). *Smart System of Urban Passenger Transport as a Component of Smart City*. Kharkiv: Disa Plus. [In Ukrainian]. [Башинська І.О., Філіппов В.Ю. Розумна система міського пасажирського транспорту як складова Smart City: монографія. Харків: видавництво «Діса плюс», 2018. 220 с.].
- City target program for the development of transport infrastructure in Kiev for 2019-2023 (project) (2018). [In Ukrainian]. [Міська цільова програма розвитку транспортної інфраструктури м. Києва на 2019-2023 роки (проект). Київ, 2018. 49 с.].
- Drapikovsky, O., & Ivanova, I. (2013). New trends in the development of the land use system in Kyiv. *Cartography Magazine*, 9, 48-62. [In Ukrainian]. [Драпіковський О.І., Іванова І.Б. Нові тенденції в розвитку системи землекористування Києва. *Часопис картографії*. Київ: КНУ ім. Тараса Шевченка, 2013. Вип. 9. С. 48-62].
- Dudnik, I. (2016). *Transport Geography*. Kyiv: NAU. [In Ukrainian]. [Дудник І.М. Транспортна географія: підручник. Київ: НАУ, 2016. 288 с.].
- Gorbachev, P., & Svichinsky, S. (2016). *Integral Modeling of the Needs of the Population of Cities in Transportation by Public Transport Based on the Resettlement Function*. Kharkiv: KHNADU. [In Ukrainian]. [Горбачов П.Ф., Свічинський С.В. Інтегральне моделювання потреб населення міст у перевезеннях громадським транспортом на основі функції розселення: монографія. Харків: ХНАДУ, 2016. 147 с.].
- Hanson, S. (Ed.) (1986). *The Geography of Urban Transportation*. New York, London: The Guilford Press.
- Kansky, K.J. (1963). *Structure of transportation networks: relationships between network geometry and regional characteristics*. Chicago University, Department of Geography, Research Paper № 84.
- Kolotukha, I. (2016a). Methodology for calculating the population of residential areas (on the example of the city of Kyiv). In *Materials of the international interdisciplinary scientific and practical conference of students, postgraduates and young scientists "Shevchenkinska Vesna"*, issue XIV (pp. 118-120). Kyiv: Print Service. [In Ukrainian]. [Колотуха І. Методика обрахування чисельності населення житлових районів (на прикладі міста Києва). *Матеріали Міжнародної міждисциплінарної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених «Шевченківська весна»*. Київ: ПрінтСервіс, 2016. Вип. XIV. С. 118-120].
- Kolotukha, I. (2016b). Historical and geographical analysis of the connectivity of residential areas of the city of Kiev by light rail transport in the XX-XXI century. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 76, 27-31. [In Ukrainian]. [Колотуха І.О. Історико-географічний аналіз зв'язності житлових районів міста Києва легкорейковим транспортом у XX-XXI сторіччі. *Економічна та соціальна географія*. Київ, 2016. Вип. 76. С. 27-31].
- Kolotukha, I. (2017). Urban public transport as an object of socio-geographical research. *Geography and Tourism*, 35, 179-188. [In Ukrainian]. [Колотуха І. Міський громадський транспорт як об'єкт суспільно-географічного дослідження. *Географія та туризм: науковий збірник*. 2017. Вип. 35. С. 179-188].
- Kolotukha, I. (2019a). *Public transport of the city of Kiev: socio-geographical research*: PhD Thesis. Taras Shevchenko National University of Kyiv. [In Ukrainian]. [Колотуха І.О. Громадський транспорт міста Києва: суспільно-географічне дослідження : дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02. Київський національний університет імені Тараса Шевченка МОН України. Київ, 2019. 227 с.].
- Kolotukha, I. (2019b). Conditions and factors of placement and development of public transport in a large city. *Scientific Notes of the Mykhailo Kotsyubynskiy Vinnytsia State Pedagogical University. Series: Geography*, 31(1-2),

109-117. [In Ukrainian]. [Колотуха І.О. Умови і фактори розміщення та розвитку громадського транспорту великого міста. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Географія*. 2019. Вип. 31. № 1-2. Вінниця, 2019. С. 109-117].

Kolotukha, I., & Kolotukha, O. (2022). Classification of spatial transport formations of a large city (on the example of Kyiv). *Bulletin of the Odessa National University. Series: Geographical and Geological Sciences*, 27(1), 100-113. [In Ukrainian]. [Колотуха І., & Колотуха О. Класифікація просторових транспортних утворень великого міста (на прикладі Києва). *Вісник Одеського національного університету. Серія: Географічні та геологічні науки*. 2022. Т. 27. Вип. 1(40). С. 100-113].

Kolotukha, I., & Kolotukha, O. (2023). Main directions of development of the public transport system of a large city (on the example of Kyiv). In Zapototsky, S., & Mezentsev, K. (Eds.), *Cities and Regions in the Epicenter of Spatial Changes* (pp. 39-40). Kyiv: Kyiv University. [In Ukrainian]. [Колотуха І., Колотуха О. Основні напрями розвитку системи громадського транспорту великого міста (на прикладі Києва). *Міста та регіони в епіцентрі просторових змін* : зб. наук. праць / за ред. С. П. Запотоцького та К. В. Мезенцева. Київ: ВПЦ “Київський університет”, 2023. С. 39-40].

Kyiv Smart City Initiative. [Ініціатива Kyiv Smart City. URL: www.kyivsmartcity.com].

Master Plan of Kyiv. Main provisions (2015). [In Ukrainian]. [Генеральний план м. Києва. Основні положення / Департамент містобудування та архітектури КМДА, КО «Інститут генерального плану м. Києва». Київ, 2015. 103 с.].

Master Plan of the city of Kyiv until 2025. [Генеральний план міста Києва до 2025 року. [Електронний ресурс]. URL: <http://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025>].

Mezentsev, K., & Mezentseva, N. (2016). Modern challenges of spatial development of urban territories in Ukraine. In *Ukrainian Geography: Modern Challenges* (Vol. III, pp. 197-198). Kyiv: Print-Service. [In Ukrainian]. [Мезенцев К.В., Мезенцева Н.І. Сучасні виклики просторового розвитку міських територій в Україні. *Українська географія: сучасні виклики*. Зб. наук. праць у 3 томах. К.: Прінт-Сервіс, 2016. Т. III. С. 197-198].

Official website of KP “Kyiv Metro” [Офіційний сайт КП «Київський метрополітен». URL: itz@metro.kiev.ua].

Official website of Kyivpastrans [Офіційний сайт Київпастрасу. URL: www.kpt.kiev.ua].

Otechko, S. (2016). Problems and prospects of development of passenger transport in Kharkiv: socio-geographical aspect. *Bulletin of V. N. Karazin Kharkiv National University. Series “Geology. Geography. Ecology”*, 44, 143-148. [In Ukrainian]. [Отечко С.А. Проблеми та перспективи розвитку пасажирського транспорту міста Харкова: суспільно-географічний аспект. *Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Серія «Геологія. Географія. Екологія»*. 2016. Вип. 44. С. 143-148].

Palant, O. (2016). *Strategy of System Modernization of Urban Electric Transport*. Kharkiv: Zoloti Storinky. [In Ukrainian]. [Палант О.Ю. Стратегія системної модернізації міського електричного транспорту: монографія. Харків: Золоті сторінки, 2016. 360 с.].

Pidgrushnyi, G., & Denysenko, O. (2010). Metropolitan cities as the newest form of territorial organization of society. *Experience and Prospects of Development of Ukrainian cities*, 18, 65-77. [In Ukrainian]. [Підгрушний Г., Денисенко О. Міста-метрополіси як новітня форма територіальної організації суспільства. *Досвід та перспективи розвитку міст України*. 2010. № 18. С. 65-77].

Rodrigue, J.-P. (2017). *The Geography of Transport Systems*. Fourth edition. New York: Routledge.

Rudakevich, I. (2010). *Socio-Geographical Problems of Development of Transport Infrastructure of a Large City (Based on the Materials of Regional Centers of the Western region of Ukraine)*: abstract of PhD Thesis. Ivan Franko National University of Lviv. [In Ukrainian]. [Рудакевич І.Р. Суспільно-географічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури великого міста (на матеріалах обласних центрів Західного регіону України): автореф. дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02. Львів: нац. ун-т ім. І. Франка. Л., 2010. 20 с.].

Savchuk, I., & Nagorny, T. (2018). Spatial organization of tram transport in a large city (on the example of Kyiv). *Ukrainian Geographical Journal*, 2, 56-62. [In Ukrainian]. [Савчук І.Г., Нагорний Т.В. Просторова організація трамвайного транспорту великого міста (на прикладі Києва). *Український географічний журнал*. 2018. № 2. С. 56-62].

Strategy for the development of the city of Kyiv until 2025 (2017). Kyiv: Kyiv City State Administration. [In Ukrainian]. [Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року. Київ: Київська міська державна адміністрація, 2017. 144 с.].

Taaffe, E.J., Gauthier, H.L., & O’Kelly, M.E. (1998). *Geography of Transportation*. 2nd ed. Upper Saddle River. N.Y.

Vdovichenko, V. (2017). *Methodological Foundations of the Formation of System Efficiency of Urban Public Passenger Transport in the Conditions of Sustainable Development*. Kharkiv: KHNADU. [In Ukrainian]. [Вдовиченко В.О. Методологічні основи формування системної ефективності міського громадського пасажирського транспорту в умовах сталого розвитку: монографія. Харків: ХНАДУ, 2017. 211 с.].

Virchenko, P., & Mazurova, A. (2013). Some problems of functioning of transport of a large city (socio-geographical aspect). In *Regional problems of Ukraine: Geographical Analysis and Search for Solutions* (pp. 27-30). Kherson: PP Vyshemirsky. [In Ukrainian]. [Вірченко П.А., Мазурова А.В. Деякі проблеми функціонування транспорту великого міста (суспільно-географічний аспект). *Регіональні проблеми України: Географічний аналіз та пошук шляхів вирішення*: зб. наук. праць. Херсон: ПП Вишемирський, 2013. С. 27-30].

Website of the official portal of Kyiv [Сайт Офіційного порталу Києва. URL: www.kyivcity.gov.ua].

PRESENT SITUATION, DIRECTIONS OF DEVELOPMENT AND PROBLEMS OF TERRITORIAL ORGANISATION OF VITICULTURE IN THE MOUNTAINOUS SHIRVAN ECONOMIC REGION

Bakhtiyar GAHRAMANOV

*Institute of Geography named after H. Aliyev, Ministry of Science and Education of Azerbaijan, Baku, Azerbaijan
bextiyarqehremanov@gmail.com*

Abstract:

The study's main objective is to analyze the current state of the territorial organization of viticulture in the Mountainous Shirvan economic region for the period 2010-2021 and to determine the direction of its development. The study also examines the problems of specializing in wine growing as the main crop in the region. To this end, research objectives have been set, such as the determination of the rate of development of viticulture in the Mountainous-Shirvan economic region and the differences between economic regions in terms of the development of viticulture and the identification of the factors that have led to them, and detailed analyses have been carried out. In the article, the collection and analysis of statistical data, the ranking of the regions by the area of agricultural land and the working patterns of the people have been performed. The data of the State Statistical Committee and the Digital Elevation Model (DEM) are the main database of the research. The software ArcGis (10.3) has been used for the mapping of the territory.

During the research carried out, an increase in the area under vines was observed in the region. However, the opposite trend, a decrease in production, was noted. At the same time, there has been a decline in productivity over the years. In individual economic districts of the region, including Shamakhi district, the area under vines increased by 41% and production by 3.5 times, while in Ismayilli district the area under vines increased by 21%, but production decreased by 25.2%. The main reason for this is that the productivity of the vineyards in the region has been reduced by up to two times as much. As a result, with the decline in productivity, the planting habits of the population and their interest in viticulture have diminished or shown only partial interest. There have been major changes in the area planted in the Agsu and Gobustan regions. In both regions, there was a change in agricultural area and, consequently, a decrease in vineyard planting. The interest in planting vineyards in the Agsu region, which was in third place in the planting ranking in 2015, has fallen to seventh place in 2021. It was found that viticultural specialisation was not clearly defined or registered by sector in the studies carried out in the region. The article concludes that, despite the presence of wineries in the region, viticulture is not the main area of specialisation. Due to a trend in production and productivity, it has been observed in certain regions that wineries have experienced a decline in supply.

Key words: viticulture, Mountainous-Shirvan, territorial organization, cultivated areas, production, productivity, population employment, farming habits.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2023.90.61-67>

UDC: 911.3:634.8

СУЧАСНИЙ СТАН, НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТА ПРОБЛЕМИ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ВІНОГРАДАРСТВА ЕКОНОМІЧНОГО РАЙОНУ ГІРСЬКИЙ ШИРВАН, АЗЕРБАЙДЖАН

Бахтіяр ГАХРАМАНОВ

*Інститут географії ім. Г. Алієва, Міністерство науки і освіти Азербайджану, м. Баку, Азербайджан
bextiyarqehremanov@gmail.com*

Анотація:

Основною метою дослідження є аналіз сучасного стану територіальної організації виноградарства економічного району Гірський Ширван, Азербайджан, за період 2010-2021 рр. та визначення напрямів його розвитку. У дослідженні також розглядаються проблеми спеціалізації на вирощуванні винограду як основної сільськогосподарської культури економічного району. З цією метою були поставлені дослідницькі завдання: визначення темпів розвитку виноградарства в економічному районі Гірський Ширван та відмінностей між адміністративними районами щодо розвитку виноградарства, а також визначення факторів, що призвели до них. У статті проведено збір та аналіз статистичних даних, ранжування адміністративних районів за площею сільськогосподарських угідь та структурою зайнятості населення. Основною базою даних дослідження є дані Держстату Азербайджану та цифрова модель рельєфу (ЦМР). Для картографування території використано програмне забезпечення ArcGis (10.3).

Протягом досліджуваного періоду в економічному районі Гірський Ширван спостерігалось збільшення площ під виноградниками. Водночас, з роками спостерігається падіння обсягів виробництва та врожайності. В окремих районах, зокрема в Шамахинському районі, площі під виноградниками зросли на 41%, а виробництво в 3,5 рази, в той час як в Ісмаїлінському районі площі під виноградниками зросли на 21%, але виробництво знизилось на 25,2%. Основною причиною цього є те, що врожайність виноградників у регіоні скоротилася майже в два рази. Як наслідок, зі зниженням врожайності, інтерес населення до виноградарства зменшився або став лише частковим. У Агсуському та Гобустанському районах відбулися серйозні зміни в структурі сільськогосподарських площ і, як наслідок, скорочення посадок виноградників. Частка виноградарства в Агсуському районі, який у 2015 році займав третє місце в рейтингу площ під виноградниками, у 2021 році впала на сьоме місце. Встановлено, що виноградарська спеціалізація не була чітко визначена чи зареєстрована в економічному районі. Незважаючи на наявність в регіоні виноробних підприємств, виноградарство не є основною сферою спеціалізації. Виявлено, що в деяких адміністративних районах виноробні зіткнулись зі зниження обсягів постачання через тенденції до зниження обсягів виробництва та врожайності.

Ключові слова: виноградарство, Гірський Ширван, територіальна організація, посівні площі, виробництво, врожайність, зайнятість населення, сільськогосподарські звички.

Introduction

Viticulture is the leading branch of agriculture and has a special role in providing employment and food to the population. In some economic regions of our republic, this field of agriculture is particularly specialized and is considered the main source of income of the population. The development of viticulture is related not only to the availability and use of arable land, but also to the development of other light industries that support its development, including the development of winemaking, the availability of bottling facilities, transportation costs, labor force, location of facilities and the development of technologies used.

The issues of territorial organization of viticulture are related to wine production and the increase of its variety. Sustainable viticulture is defined by the OIV (2008) as the “Global strategy on the scale of the grape production and processing systems, incorporating at the same time the economic sustainability of structures and territories, producing quality products, considering requirements of precision in sustainable viticulture, risks to the environment, products safety and consumer health and valuing of heritage, historical, cultural, ecological and landscape aspects (OIV, 2016).

A number of studies have been carried out in the field of territorial organization of wine-growing areas. These were mainly carried out in two directions. In the first direction, studies that emphasize the territorial organization of viticulture, the geographical differentiation of viticulture, grape or grape characteristics (Mulet et al. 1992; Biasi et al. 2012). On the other hand, it included studies focusing on the geographical differentiation of soil potential or vineyard suitability (Bramley & Lamb, 2003; White, 2003). Analysis of the climate in a wine-growing region is essential to understand its suitability and sustainability for wine production (Carbonneau, 2023). In addition to determining the climatic and soil characteristics of wine-growing regions (Parra & Vaudour, 2004), the definition of grape plantation boundaries is very important for viticulture (Tesic, 2002) because it allows comparisons between wine-growing regions and provides additional opportunities for farmers and entrepreneurs to evaluate relevant varieties and areas (Jones et al., 2010).

Although the Mountainous-Shirvan economic region differs from other regions in terms of relief, water resources, plant and soil cover, it is not distinguished by a sharp speed from the point of view of specialization of the economy. According to Pashayev and Agakishiyeva (2015a), the specialization of viticulture and winemaking typical of previous periods in the region has been broken, and specialization in new areas has not yet been clearly formed. The main grape varieties are Shirvan shahi, Kishmishi, Marandi and Madrasa (Pashayev & Agakishiyeva, 2015b).

The main purpose of the research is to study the current situation of the territorial organization of viticulture in the Mountainous-Shirvan economic region, to analyze the changes in the cultivated areas, production and productivity. At the same time, by analyzing the

trends and directions of the development of viticulture, it is necessary to determine the internal features of the region. For this purpose, the following research goals have been set:

1. Determining the rate of development of viticulture in the mountainous Shirvan economic region;
2. Differences between economic regions due to the development of viticulture and the determination of the factors that create them.

2. Materials and methods

2.1. Study area

The Mountainous Shirvan economic region, located in the southeastern foothills of the Greater Caucasus, includes Shamakhi, Ismayilli, Agsu and Gabustan administrative regions. The economic geographic region borders Guba-Khachmaz in the northeast, Sheki-Zagatala in the northwest, Aran and Shirvan Salyan in the south, and Absheron Khizi economic regions in the east (Fig 1). The total area of the region is 6060 km², and the population is 326.8 thousand people. According to these guidelines, it covers 7% of the country's territory and 4% of its population.

2.2. Methods

The method of statistical data collection, systematization, analysis, comparative analysis, and processing was used during the research. The article is based on the materials obtained by the State Statistics Committee during the years 2000 and 2021 (Table 2), ArcGIS 10.3 software was used in the preparation of maps on the territory (Fig 1, 3).

2.3. The current state of viticulture in the mountainous Shirvan economic region

Mountainous-Shirvan economic region is one of the regions specialized in viticulture and distinguished by wine production in our Republic. So, if we look at the statistical indicators, we will see that the area of grape cultivation in the Republic was 15,436.6 ha in 2010, and 15% of it belongs to the economic region (Fig. 2). According to this indicator, it ranked second after Ganja-Dashkasan economic region. However, in the next 5 years, that is, in 2015, this figure was 19% of the total share, and in 2021, it increased to 19.8%. In the mentioned period, between 2010 and 2021, the cultivated area of grapes in the region increased by 4% from 2373.3 ha to 3031.3 ha, and then the growth rate increased by 8% and reached 3163 ha. Currently, it ranks first in the country in terms of the area of grape cultivation.

As for the production of grapes in the republic, the leadership in the field of cultivation has not been recorded here. When comparing economic regions, it is known that Gazakh-Tovuz economic region has 26% of grape production according to the indicators of 2010. Baku and Nakhchivan Ottoman Republic took the next 2nd and 3rd places with an indicator of 11%. However, the production of grapes in Mountainous Shirvan economic district is very low. In 2015, a similar trend continued, with the increase in grape production in the country, a decrease in the share of the economic region in grape production was

observed. In 2021, there was an increase in production by region, but a decrease in its total share was recorded when compared to economic regions. Thus, as in previous years, the Gazakh-Tovuz economic region ranked 1st, accounting for 32% of the republic's production. Guba-Khachmaz (12%) and Absheron-Khizi (9%) economic regions are next. Overall, the share of Mountainous-Shirvan was 9% in 2010, 8.2% in 2015 and 8% in 2021.

If we look at the productivity of grapes in the republic, there are significant differences between economic regions and a tendency of increase and decrease. So, according to the statistical indicators of 2010, the highest productivity belongs to Nakhchivan O.R and this figure is equal to 141.2 cents/ha. This indicator is above the general average of productivity for the country. Productivity in the Mountainous-Shirvan economic region is equal to 44.4 cents/ha, which ranks last according to this figure. It means a 5 percent increase compared to the previous 5 years. Despite all this, when compared with the general indicator of the productivity of the Republic and the productivity of the regions, the growth in the Mountainous-Shirvan economic region is insignificant and incomparably less.

2.3.1. Shamakhi district

Shamakhi district is one of the most important districts in the Mountainous-Shirvan economic district

in terms of cultivated areas and production of grapes. If we look at the statistical indicators, we will see that Shamakhi district takes the first place in terms of the scale of grape cultivation areas. Thus, in 2010, 47% or 1123.3 ha of grape cultivation areas in the region, 54% or 1640 ha in 2015, and 61% or 1919 ha in 2021 fell to the region (Table 2). In the mentioned period, i.e. in 2010-2021, grape planting increased by 31% in 2015 compared to 2010, and by 15% in 2021 compared to 2015.

In general, an increase of 41% or 793.7 ha of grape cultivation was observed in 2010-2021. In Shamakhi district, an increase in the production of grapes has been recorded. In 2010, grape production accounted for 39% of the economic region, in 2015 this figure was 51%, and in 2021 it was 68%. Production increased by 91% (5947.8 tons) in 2015 compared to 2010. Overall, grape production in Shamakhi region increased 3.7 times between 2010 and 2021, which is a high indicator. The highest productivity of viticulture in the region was recorded in 2003, when the indicators were equal to 110 cents per ha. Between 2010 and 2021, the tendency of increase and decrease in the yield of grapes was observed. Thus, in 2010, productivity was 50.4 cents per hectare in the region, in 2015 it increased by 6% compared to the previous 5 years to 53.6, and in 2021 it increased by 9% to 58.6.

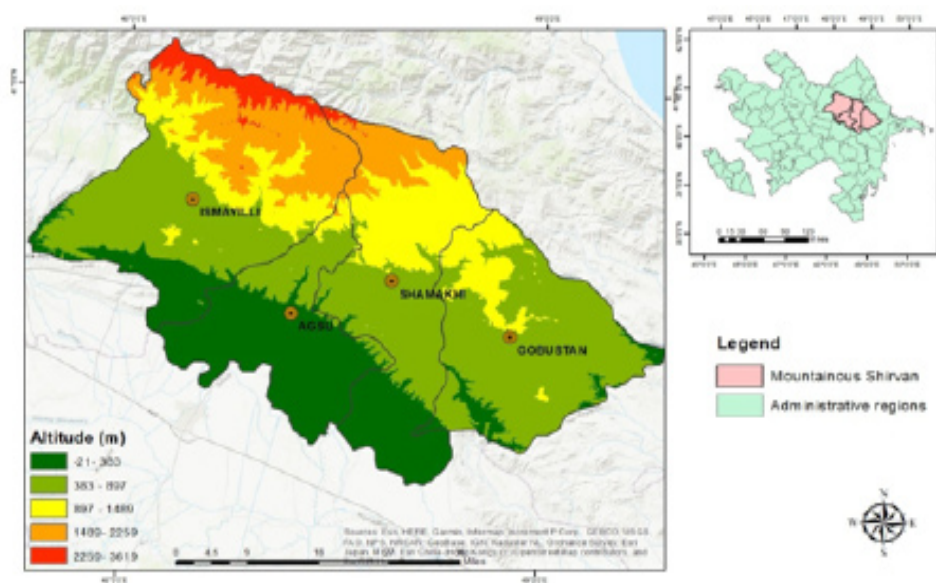


Fig. 1. Study area

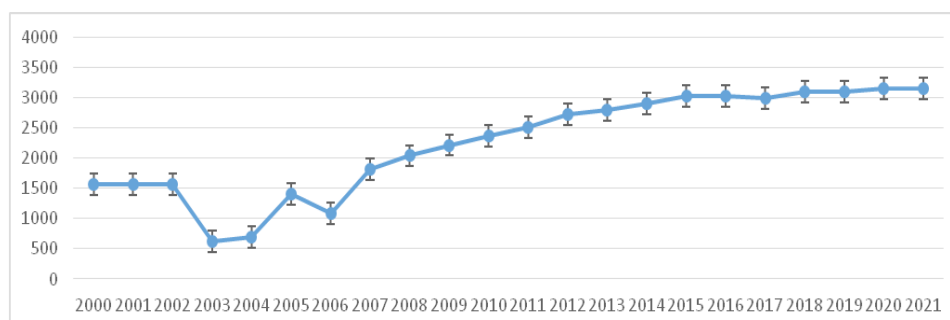


Fig. 2. The trend of vineyards by cultivated area between 2000 and 2021 in Mountainous-Shirvan economic region. Prepared by the author based on statistical data (Regions of Azerbaijan, 2022)

2.3.2. Ismayilli district

If we look at the statistical figures, we will see that Ismayilli district is ranked second in terms of the extent of grape cultivation areas. Thus, in 2010, 36% or 860.4 ha of grape cultivation areas in the region, in 2015 35% or 1048 ha, and in 2021 34% or 1089 ha fell to the share of the region (Table 1). During the period 2010-2021, grape plantings increased by 18% in 2015 compared to 2010, and by 4% in 2021 compared to 2015. In general, an increase of 21% or 228.6 ha of grape cultivation was observed in 2010-2021.

A decrease in grape production was recorded in Ismayilli district. In 2010, grape production accounted for 39% of the economic region, in 2015, this figure was 27%, and in 2021, it was 15%. Production decreased by 0.4% in 2015 compared to 2010. Overall, grape production in Ismayilli district decreased by 25.2% between 2010 and 2021, which is a high indicator.

The highest productivity of viticulture in the region was recorded in 2005, when the indicators were equal to 111.3 cents per ha. Between 2010 and 2021, the tendency of increase and decrease in the yield of grapes was observed. Thus, in 2010, productivity was 46.4 cents per hectare in the region, in 2015 it decreased by 23.4% compared to the previous 5 years, and in 2021 it decreased again by 42% to 26.5.

2.3.3. Agsu district

Agsu district is one of the districts of Mountainous-Shirvan economic district, which differs in terms of cultivated areas and production of grapes. Thus, when analyzing the size of cultivated areas, it is known that in 2010, 15% or 367.6 ha of grape cultivated areas in the region, 10% in 2015, and 4% in 2021 fell to the region. (Fig. 2). In the mentioned period, i.e. in 2010-2021, grape plantings decreased by 16% in 2015 compared to 2010, and by 2.6 times in 2021 compared to 2015. During the years 2010-2021, a sharp decrease of almost 3 times of grape plantings was recorded.

An increase and decrease trend in the production of grapes was recorded in Agsu region. In 2010, grape

production was 17% of the economic region, in 2015 this figure was 18%, and in 2021 it decreased to 13%. Grape production increased by 37% (867.6 tons) in 2015 compared to 2010. Overall, grape production in Agsu region increased by 65% between 2010 and 2021, which is a high indicator.

The highest productivity of viticulture in the region was recorded in 2011, when the indicators were equal to 66.7 cents per ha. Between 2010 and 2021, the tendency of increase and decrease in the yield of grapes was observed. Thus, in 2010, productivity was 16.8 cents per hectare in the region, in 2015 it increased twice compared to the previous 5 years to 35.3, and in 2021 it increased by 77% compared to 2015 to 62.4 cents. yes it has been.

2.3.4. Gobustan District

Gobustan economic district lags behind other regions in terms of viticulture planting area and production. So, according to statistics, Gobustan district ranked last in terms of the scale of grape cultivation areas. In 2010, 0.8% of the grape cultivation areas in the region, 1.4% in 2015, and 1.2% in 2021 fell to the share of the region. During the period 2010-2021, grape plantings increased sharply by 2.1 times in 2015 compared to 2010, and by 13% in 2021 compared to 2015, the share of the region is quite low when compared within the region.

In the Gobustan district, an increasing trend has been registered in the production of grapes. In 2010, grape production accounted for 5.7% of the economic region, in 2015 this figure was 4.5%, and in 2021 it decreased to 3.8%. However, if the share by region is not taken into account, grape production reached 500 tons in 2010, 572 tons in 2015, and 697.5 tons in 2021. Overall, grape production in Gobustan district increased by 38% between 2010 and 2021, which is a good indicator.

The highest productivity of viticulture was recorded in 2007, when the indicators were equal to 146 cents per ha. Between 2010 and 2021, the tendency of increase and decrease in the yield of grapes was observed. Thus, if in 2010 the productivity was 38.6 cents per hectare in the region, in 2015 it decreased by more than 2 times

Table 2

The modern state of territorial organization of viticulture in the Mountainous-Shirvan economic region and the main indicators for economic regions. Prepared by the author based on statistical data (Regions of Azerbaijan. 2022; Agriculture of Azerbaijan. 2022)

<i>Economic districts</i>	2010			2015			2021		
	Culti- vation (ha)	Produc- tion (ton)	Produc- tivity (cent.ha)	Culti- vation (ha)	Produc- tion (ton)	Produc- tivity (cent.ha)	Culti- vation (ha)	Produc- tion (ton)	Produc- tivity (cent.ha)
Aghsu	367.6	1449.3	16.8	307.2	2316.9	35.3	117.4	2389.9	62.4
Ismayilli	860.4	3393.9	46.4	1048.0	3408.0	37.6	1089	2711.0	26.5
Gobustan	20.0	500.0	38.6	43.3	572.0	18.8	37.6	697.5	47.7
Shamaxı	1125.3	3379.1	50.4	1632.8	6528.2	53.6	1919	12476.0	58.6

compared to the previous 5 years to 18.8, and in 2021 it increased by 2,5 times compared to 2015 to 47. It was 7 cents per ha.

3. Results and discussion

In the Mountainous-Shirvan economic region, the cultivation area of viticulture is different from other regions, but it is lagging behind in terms of production and productivity. Within the region, only Shamakhi and Ismayilli districts differ sharply. In both regions, the share of cultivated areas and production of grapes is quite high in the region. However, it is quite difficult to say the same opinion about Agsu and Gobustan regions. If we look at the cultivated area and the production, there are serious improvements in the mentioned period, but if we make a regional comparison, there is no significant difference in the direction of specialization of viticulture in the region (Fig. 3).

In Table 3, the general structure of farming in the region is given, and the place of viticulture among the farming habits of the population and the priority of farm areas were studied by ranking according to the cultivated area. As it is clear from the table, the reason why the Mountainous-Shirvan economic region cannot specialize

in viticulture is that it is not ranked first among the viticulture cultivation areas in the economic regions that make up the region, and it is registered only as the second cultivation area in Shamakhi and Ismayilli districts. These indicators have not changed in 2015 and 2021.

In Agsu and Gobustan districts, in 2015 and 2021, there was a serious change in the cultivation habits of vineyards among the population. Thus, the vineyards in Agsu district, ranked 3rd in 2015, dropped to 7th rank in 2021. In the Gobustan district, the situation is stable, and in both years, vineyards ranked 5th in terms of cultivated area.

4. Conclusion

During the research, the development dynamics of viticulture in the Mountainous-Shirvan economic region between 2010 and 2021 was studied. In the region-wide analysis, an increase in the area of grape cultivation was observed, but the expected result was not achieved in production. Along with the production of grapes, there is a decrease in productivity over the years. According to this indicator, the Mountainous-Shirvan economic region of Shirvan lags behind other

Table 3

Classification of Mountainous-Shirvan economic region according to the area of farming and farming habits of the population. The mentioned numbers indicate the position of the cultivated land in terms of scale, and zero indicates that the cultivated land is not available in the region. Source: Prepared by the author based on statistical data (Agriculture of Azerbaijan, 2002: 104)

Croplands	2015					2021				
	Shamaxı	Ismayılı	Agsu	Gobustan	Mountainous Shirvan	Shamaxı	Ismayılı	Agsu	Gobustan	Mountainous Shirvan
Grains and legumes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Cotton	0	0		0	10	0	0		0	10
Tobacco	8				9					9
Sugar beet	3				8			5		6
Sunflower	9				7					7
Potato	5	5	5	4	5			6	4	4
Vegetables	6	4	4	2	4		4	3	3	5
Watermelon plants	7				6		5	4		8
Orchards and berries	4	2	2	3	2	3	2	2	2	2
Vineyards	2	3	3	5	3	2	3	7	5	3

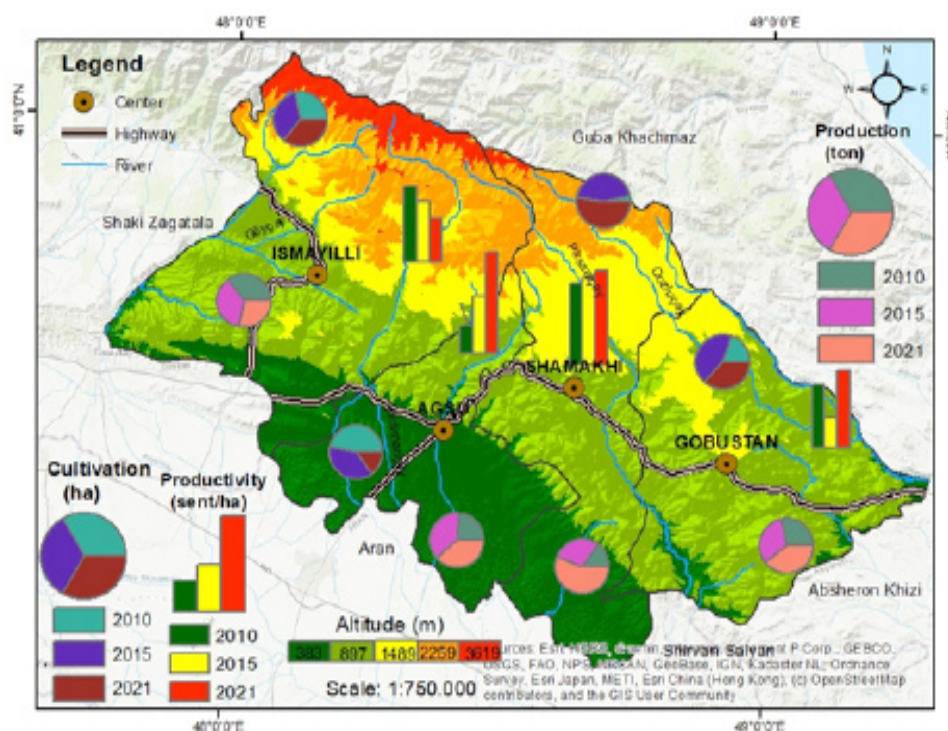


Fig. 3. Distribution of viticulture in economic regions of Mountainous-Shirvan.

Source: Prepared by the author in ArcGis 10.3 based on statistical data (Agriculture of Azerbaijan, 2002: 404)

regions specializing in viticulture and is not specifically specialized in viticulture.

Viticulture has declined in the last 21 years in some economic districts of the region. Grape production continued to decrease in other regions, except for Shamakhi region, the main vineyards of the economic region. As a result of the research, it was determined that grape plantings in Shamakhi district increased by 41% and production by 3.5 times. In Ismayilli district, although the increase of cultivated areas was recorded by 21%, the production decreased by 25.2%. The main

reason for this is that the productivity of vineyards in the region has decreased by up to 2 times.

When analyzed from the point of view of the farming habits of the population, serious changes have occurred in the agricultural fields in Agsu and Gobustan districts. There was a change in farm areas in both regions, and as a result, there was a decrease in the planting of vineyards. Although viticulture is considered more efficient than cereal crops and does not require more time to rest the soil.

References:

- Agriculture of Azerbaijan (2022). Statistical Collection. Baku. P. 774. [In Azerbaijan]. [Azərbaycanın kənd təsərrüfatı, Statistik məcmuə, Bakı 2022, səh 774].
- Biasi, R., Barbera, G., Marino, E., Brunori, E., & Nieddu, G. (2012). Viticulture as crucial cropping system for counteracting the desertification of coastal land. *Acta Horticulturae*, 931, 71-77. DOI: 10.17660/ActaHortic.2012.931.7
- Bramley, R.G.V., & Lamb, D.W. (2003). Making sense of vineyard variability in Australia. In Ortega, R. & Esser, A. (Eds), *Precision viticulture. Proceedings of an international symposium held as part of the IX Congreso Latinoamericano de Viticultura y Enología, Chile. Centro de Agricultura de Precisión* (pp. 35-54). Santiago, Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Carbonneau, A. (2003). Ecophysiologie de la vigne et terroir. Terroir, zonazione, viticoltura. *Trattato internazionale. Phytoline*, 1, 61-102.
- Jones, G. V., Duff, A. A., Hall, A., & Myers, J. W. (2010). Spatial analysis of climate in wine grape growing regions in the western United States. *American Journal of Enology and Viticulture*, 61(3), 313-326.
- Mulet, A., Berna, A., & Forcén, M. (1992). Differentiation and grouping characteristics of varietal grape musts and wines from Majorcan origin. *American Journal of Enology and Viticulture*, 43, 221-226.
- OIV (2016). Resolution CST 518/2016-OIV General Principles of Sustainable Vitiviniculture - Environmental - Social - Economic and Cultural Aspects, Bento Gonçalves, Brazil.
- Parra, P., & Vaudour, E. (2004). Contribution of very high resolution satellite remote sensing to the mapping of harvest zones in the Maipo Valley (Chile). In *SASEV/SAWWV. Proceedings of 28th International Conference on Viticultural Zoning, November 2004, Cape Town (South Africa)*. CD-ROM.
- Pashayev, N.A., & Agakishiyeva, G.R. (2015a). Industry of the Mountainous- Shirvan economic geographic region. In *Geography of the Republic of Azerbaijan. Regional Geography*. Volume III (pp. 151-153). Baku.

[In Azerbaijan]. [Paşayev, N.Ə., Ağakışiyeva, G.R. (2015a). Dağlıq Şirvan iqtisadi coğrafi rayonunun sənayesi, Azərbaycan Respublikasının Coğrafiyası. Regional Coğrafiya. III cild, Bakı, səh 151-153].

Pashayev, N.A., & Agakishiyeva, G.R. (2015b). Agriculture of the Mountainous Shirvan economic geographic region. In *Geography of the Republic of Azerbaijan. Regional Geography*. Volume III (pp. 151-153). Baku. [In Azerbaijan]. [Paşayev, N.Ə., & Ağakışiyeva, G.R. (2015b). Dağlıq Şirvan iqtisadi coğrafi rayonunun kənd təsərrüfatı, Azərbaycan Respublikasının Coğrafiyası. Regional coğrafiya. III cild, Bakı, səh 153-156].

Regions of Azerbaijan (2022). Statistical Collection. Baku. P. 775. [In Azerbaijan]. [Azərbaycanın regionları, Statistik məcmuə, Bakı 2022, səh 775].

Tesic, D. (2002). Environmental Effects on Cabernet-Sauvignon (*Vitis vinifera* L.) When Grown in Different Sub-regions Within Hawke's Bay (New Zealand). PhD Thesis. Palmerston North, New Zealand: Massey University.

Vaudour, E., & Shaw, A.B. (2005). A worldwide perspective on viticultural zoning. *South African Journal of Enology and Viticulture*, 26(2), 106-115

White, R.E. (2003). *Soils for Fine Wines*. New York: Oxford University Press.

ВНУТРІШНІ ПЕРЕМІЩЕННЯ НАСЕЛЕННЯ В ЧАСИ ВІЙНИ: СУСПІЛЬНІ ПОТРЕБИ, АДАПТАЦІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ІНТЕГРАЦІЇ МІГРАНТІВ (КЕЙС МІСТА ОДЕСА)**Людмила ЛОЗОВА***Херсонський державний університет, Україна
liudmilalozova74@gmail.com***Анотація:**

Військова агресія росії призвела до масових вимушених міграцій населення за межі країни, а також вплинула на регіональний перерозподіл населення в Україні. Ключовими причинами, які спонукають населення до переміщення є: пошук безпеки, можливість самозайнятості, самореалізації та працевлаштування, задоволення базових потреб у соціальній інфраструктурі. Соціальна та економічна стабільність – одні з головних потреб переселенців. Переміщуючись до більш безпечних регіонів України, населення має можливість отримувати статус внутрішньо переміщеної особи (ВПО) та розраховувати на соціальну допомогу від держави. Проведене соціологічне дослідження в межах м. Одеса показало, що важливою мотиваційною складовою у визначенні місця внутрішнього переміщення є фактор сусідства (географічна близькість регіонів) та родинні/дружні зв'язки. Попри високий рівень освіченості серед переселенців фіксується високий відсоток безробіття (50% серед опитаних), 20% опитаних зазначили, що їм вдалося зберегти попереднє місце роботи та працюють дистанційно. Головними матеріальними потребами для ВПО є можливість орендувати житло та забезпечити побутові потреби, що зумовлює гостру необхідність в працевлаштуванні. Також важливою проблемою є психологічний стан особи, яка наважилась на переміщення. Зокрема - це адаптація в новому місті. У м. Одеса, як в одному з найбільших міст-реципієнтів для ВПО на півдні України, фіксується підвищене суспільне навантаження: зростаючий попит на оренду житла, конкуренція на ринку праці, нестача місць в школах та дитячих садках, обмежена логістична спроможність. Усі ці процеси впливають на інфраструктуру міста та його можливості в забезпеченні комфортного проживання населення.

Ключові слова: російсько-українська війна, міграція, внутрішньо переміщені особи, працевлаштованість, безробіття

INTERNAL DISPLACEMENT OF THE POPULATION DURING TIMES OF WAR: SOCIAL NEEDS, ADAPTATION, AND PROSPECTS OF MIGRANT INTEGRATION (CASE OF ODESA)**Liudmyla LOZOVA***Kherson State University, Ukraine
liudmilalozova74@gmail.com***Abstract:**

The military aggression of Russia has resulted in massive forced outmigration and has also influenced the regional population redistribution in Ukraine. Key motivations driving the population to relocate include the search for security, opportunities for self-employment, self-realization, and jobs as well as the satisfaction of basic needs in the social infrastructure. Social and economic stability stands out as one of the primary needs for the displaced persons. By moving to safer regions within Ukraine, the people have the opportunity to obtain the status of internally displaced person (IDP) and to rely on social assistance from the state. A sociological study conducted within the city of Odessa revealed that a crucial motivational factor in determining the internal displacement location is the proximity factor (geographical closeness of regions) and family/friendship ties. Despite a high level of education among the displaced persons, a significant part experiences unemployment (50% of respondents). 20% of respondents indicated that they were able to retain their previous jobs and work remotely. The main material needs for IDPs include the ability to rent housing and meet their daily needs, emphasizing the acute demand for employment. Another critical issue is the psychological state of individuals who have dared to relocate, particularly adaptation in the new city. In Odesa, as one of the major recipient cities for IDPs in southern Ukraine, there is an increased societal burden: growing demand in housing rentals, competition in the labor market, the lack of spaces in schools and kindergartens, and low logistical capacity. All these processes impact the city's infrastructure and its ability to ensure comfortable living conditions for the dwellers.

Key words: Russo-Ukrainian war, migration, internally displaced persons, employment, unemployment.

DOI: <https://doi.org/10.17721/2413-7154/2023.90.68-74>

UDC: 314.151.3-054.73-044.332:364-787.2

Постановка проблеми. Внаслідок війни в Україні міграції українського населення набирають все більших масштабів. Прослідковуються основні вектори переміщення населення: одні обирають для себе переміщення всередині країни між регіонами, інші мігрують за кордон. На жаль, трапляються випадки незаконного перетину кордонів чоловіками призовного віку (State Border Service of Ukraine, 2024). Також великою проблемою залишається фіксування переміщення населення з окупованих територій, які офіційно не стають на облік ні в Україні, ні в інших державах, до яких перемістилися. Це, безперечно, має вплив на кілька процесів: на тіньове працевлаштування, інтеграцію в новій спільноті, адаптацію та можливість самореалізації. З огляду на такі перспективи можна стверджувати, що ключова потреба кожної переміщеної особи – безпека (Arai-Takahashi, 2012).

Працевлаштованість – один з ключових аспектів забезпечення фінансової стабільності та реалізації людського потенціалу, що беззаперечно важливо при адаптації на новому місці. На прикладі міста Одеса було здійснено дослідження міграцій внутрішньо переміщених осіб (ВПО), перспективи та можливості їх працевлаштування у місті, здобуття освіти та конкурентноспроможність на ринку праці.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Проблематиці міграційних процесів серед внутрішньо переміщених осіб присвячують праці суспільні географи, політологи, соціологи, економісти та правознавці в усьому світі (Bohnet et al., 2018; Cantor & Apollo, 2020; Cantor & Woolley, 2020) оскільки важливим є аналіз перспектив вимушеної внутрішньої міграції та її вплив на суспільну стабільність в країні (Yasukawa, 2020). Внутрішньо переміщені особи – категорія населення, яка з'явилась в реаліях українського суспільства у 2014 році через анексію Криму та початок війни на Сході України і стала об'єктом досліджень у різних галузях суспільного знання. У дослідженнях того періоду (Malykha, 2015; Malchykova & Lozova, 2017) і в працях останніх років (Batychenko et al., 2022; Navryliuk 2022; Molikeyvych, 2023) представлено аналіз поняття ВПО і просторово-часові аспекти дослідження осіб, які змушені мігрувати через повномасштабне військове вторгнення з боку росії. Війна та вимушені міграції негативно впливають на генофонд та демографічні показники населення України, на що у своїх працях звертають увагу багато дослідників (Lohvynova, 2019, 2020; Libanova, 2022; Lozova, 2023, etc.). Активність міграційних процесів впливає на розміщення населення в країні. Населення, яке не бажає виїздити за кордон (або не може це зробити згідно чинного законодавства), намагається переміститися у регіони, які максимально віддаленні від лінії фронту. Всебічно питання міграційних настроїв ВПО і регіональних запитів щодо переміщення висвітлено у дослідженні Molikeyvych (2023). Дослідження військового урбіциду і його впливу на населення, в тому числі на міграційну активність, у своїх працях висвітлюють Mezentshev K.

& Mezentshev O. (2022), Malchykova D. & Pylypenko I. (2022).

Мета дослідження – на підставі аналізу внутрішнього переміщення населення до м. Одеса проаналізувати суспільні потреби ВПО, особливості працевлаштування, професійної самореалізації, умов адаптації та мотиваційні чинники переміщення.

Матеріали та методика дослідження. Дослідження проводилося шляхом анонімного опитування серед ВПО м. Одеси в період з 01 серпня по 30 жовтня 2022 року та в період з 01 червня по 30 липня 2023 року. Кількість респондентів сумарно складає понад 1600 осіб. Усі опитувані мають офіційно статус ВПО, яке отримали через ЦНАП (центр надання адміністративних послуг) або цифровий застосунок Дія. Анонімне опитування проводилося в місцях видачі гуманітарної допомоги серед ВПО Київського, Приморського, Пересипського, Хаджибейського районів міста. Серед опитаних переважали жінки 71%, що можна пояснити, на наш погляд, такими причинами:

1) жінки і діти першочергово виїжджають з окупованих територій та територій активних бойових дій в пошуках безпеки;

2) чоловіки зазвичай не ризикують виїжджати з окупованих територій через російські блок-пости із-за міркувань особистої небезпеки;

3) чоловіки меншою мірою офіційно оформлюють статус ВПО, намагаючись мінімізувати відвідування місцевих органів влади, військоматів, публічних місць.

У складі переміщених осіб наступний розподіл за регіонами, з яких приїхали ВПО: з Миколаївської – 365 осіб, Херсонської – 316 осіб, Донецької – 217 осіб, Луганської – 86 осіб, Чернігівської – 6 осіб, та з АР Крим – 4 особи.

Виклад основного матеріалу досліджень. Повномасштабна війна в Україні стала ключовим фактором, який спонукав українців до вимушених переміщень. Серед причин, що супроводжують сучасні масові переміщення, можна виокремити зокрема окупацію, активність бойових дій у певних регіонах України, нестабільність лінії фронту, що свідчить про активність війни, постійні обстріли цивільної інфраструктури та міст. Усе це призводить до стагнації міст та регіонів (UNHCR, 2022). Люди, щоб зберегти своє життя, залишають все та переміщуються до більш безпечних регіонів України або за межі країни. Як наслідок економіка міст, а подекуди регіонів зупиняється, оскільки головний двигун цієї системи – саме людський капітал (Batychenko et al., 2022). Мільйони українців сьогодні залишилися без житла, їх міста окуповано або зруйновано. Це дуже сильно ускладнює процес повернення населення, перш за все з інших країн, а також визначає зменшення кількості населення України. Ворог під гаслом звільнення знищив Маріуполь, Северодонецьк, Мар'їнку, Бахмут, Попасну, Рубіжне, Волноваху, Ізюм, Лиман (Visit Ukraine, 2023), продовжуються руйнівні обстріли

Харкова і Херсона. Саме це є одним з явних проявів військового урбіциду в Україні (Mezentsev, 2022). Також досі не оцінені повною мірою втрати серед населення, інфраструктури й екологічні наслідки у результаті підризу Каховської ГЕС на окупованому лівобережжі Херсонщини (Malchykova et al., 2023). Херсонська область зазнала найбільш швидкої, масштабної і всеохоплюючої окупації в результаті військової агресії у 2022 році – майже всю територію було окуповано, а місто Херсон стало єдиним обласним центром, який був захоплений ворогом. При цьому реалізація різних моделей окупації міських громад в Україні є проявом урбіциду, як провідної стратегії щодо захоплення влади і встановлення загарбницького режиму (Malchykova & Pylypenko, 2023). Окрім цього населені пункти Херсонщини й самий обласний центр м. Херсон після деокупації зазнають нещадних руйнувань з боку ворога, що змушує населення на підконтрольних територіях виїздити з регіону (Molikevych, 2023).

Майже за два роки повномасштабної війни ми можемо зробити висновок, що геополітичний вектор України сфокусований у бік Заходу та європейських партнерів, які підтримують Україну (Lozova, 2023). Впливає це й на міграційні потоки українського населення, яке для переміщення надає перевагу саме країнам Європи. Беззаперечно, що військові дії й окупація спричиняють багатовимірний та надпотужний вплив на цивільне населення. Сьогодні питання міграції населення як ніколи є актуальним. Ми чітко розуміємо, що отримуємо зовсім нову демографічну ситуацію в країні (Libanova, 2022), яка супроводжується перерозподілом населення в межах країни. Це визначає формування нових регіональних демографічних патернів, які потребуватимуть довгострокових досліджень і оновлення демографічної політики країни (del Pinal, 2008; Dykstra & Hagestad, 2016). З початку військової інтервенції з боку РФ населення України вимушене приймати складне рішення стосовно переміщень (Malchykova & Pylypenko, 2023). Не менш складним є питання куди переміщатися та де працевлаштовуватися.

Одним з ключових міст-реципієнтів на півдні України стала Одеса. (Molikevych, 2023).. Особливість переміщення саме в цьому напрямку ще пов'язана з тим, що Одещина (за винятком о. Зміїний) не була окупованою з початку повномасштабного вторгнення. Відповідно до звіту про діяльність Департаменту праці та соціальної політики Одеської міської ради за 2022 рік, станом на початок 2023 року в умовах воєнного стану кількість внутрішньо переміщених осіб склала понад 60 тисяч осіб (Report of the Department of Labor ..., 2022). Переміщення населення до міста тривало й протягом 2023 року, але на сьогодні актуальна статистична інформація щодо цих міграцій поки не оприлюднена.

Повномасштабна війна у 2022 році стала найбільшим суспільним випробуванням українців за часи незалежності. Країна, яка з 2014 року перебуває у стані війни, безпосередньо має досвід попередніх масових переміщень зі сходу країни, біженців та ВПО, які сьогодні продовжують потребувати підтримки

з боку держави (Malchykova & Lozova, 2017), (Lohvynova, 2019). Феномен української міграції, спричиненої широкомасштабним вторгненням, як всередині країни, так і за її межами став прикладом найбільшим масовим переміщенням у XXI столітті (Migration data portal, 2022). Кількість осіб, яка звернулася за статусом ВПО, з кожним місяцем 2022 року зростала. Максимальний пік кількості осіб, які стали на облік як ВПО, у 2022 році припав на листопад (Migration data portal, 2022), що, можливо, було зумовлено звільненням міста Херсон від окупантів. Кількість переселенців з Херсонського напрямку збільшилася в результаті постійних обстрілів міста з лівобережжя області, яке залишається під окупацією. Також згідно оприлюднених даних за січень 2023 року, кількість ВПО, що стали на облік, перетнула позначку в 59 тисяч осіб. Вважаємо, що такі тенденції пов'язані із тривалою окупацією південно-східних регіонів та низкою інших причин, зокрема: масові обстріли житлових будинків та інфраструктури, дефіцит ліків та продовольчих товарів, відсутність медицини – усе це змусило населення до переміщення. Звісно, вище зазначені причини переміщення з'явилися з початком війни, але з часом вони лише загострилися. Умови життя перетворилися на виживання, а численні міста – на безлюдні території (Analytical portal ..., 2023). Найбільших руйнацій зазнали міста на сході України, вони знищені більше ніж на 60% (Бахмут, Волноваха, Лиман, Мар'їнка, Маріуполь, ...), сильно постраждали Харківська (Куп'янськ, Ізюм...) та Київська (Буча, Ірпінь, Гостомель ...) області. Інфраструктура зазнала руйнації від 30% до 80% в залежності від перебування загарбників на території та близькості до спільного з росіянами та білорусами кордонів. Місто Херсон, яке було звільнене 11 листопада 2022 року, знаходиться під постійними щоденними обстрілами та бомбардуваннями з окупованих територій. Такий прояв військового урбіциду отримав назву «Харківський сценарій» (National Institute for strategic studies, 2024), коли ворог не може захопити місто, тому нещадного його руйнує. Станом на лютий 2023 року місто вже зазнало руйнувань більше ніж на 40%. Дана статистична інформація була вражаючою вже на початок минулого року. Але руйнування міст, які знаходяться під окупацією, близько до лінії фронту не припинялось протягом усього періоду від початку активної фази війни. Також щоденні терористичні акти з боку ворога продовжують руйнувати міста України та загрожувати життю цивільного населення постійними масовими обстрілами ракетами різного типу, дронами (Operational Data Portal, 2023).

Згідно результатів дослідження (Molikevych, 2023) серед вимушених переселенців з міста Херсон 16% опитаних перемістилися до Одеської області, яка територіально ближча до Херсонської області і має з нею спільні природні, суспільні, історичні риси розвитку. Також значну перевагу херсонці надавали західним, більш безпечним областям України, - туди перемістилося 28,5% опитаних за результатами його дослідження.

За офіційною статистичною інформацією до Одеси перемістилося 13 % від загальної кількості внутрішньо переміщених осіб у країні (Odesa Regional Employment Center, 2023) й це показники переміщених осіб без урахування осіб, які не стали на облік в органах соціального захисту населення.

Як показали результати проведеного авторського дослідження, основні мотиваційні чинники переміщення до м. Одеси – проживання друзів, рідних; відносна безпека регіону. Зокрема, респонденти найбільш часто зазначають такі відповіді:

1) «перемістилися до м. Одеси, бо тут проживають рідні, друзі» (45% респондентів);

2) «відносна безпека регіону, відсутність окупаційної влади, російських військових, артилерійських обстрілів» (причина переміщення для 30% опитаних ВПО);

3) «сусідній регіон, сподіваються на скоріше припинення війни й повернення додому» (20% опитаних);

4) 5% опитаних обрали Одесу з інших різних причин (привабливість міста, достатньо спроможна цінова політика міста на відміну від західних регіонів України тощо).

У віковій структурі населення найбільшу частку складають люди віком 26-30 років, тобто 16% опитаних (рис 1.) Найменша вікова група за кількістю опитаних, що перемістилися, це люди віком 46-50 років, що складає лише 3% опитаних. З огляду на вікові аспекти можемо зауважити, що населення віком від 18 до 45 років є найбільш мобільним. Це може бути пов'язане з низкою факторів. Якщо говорити про категорії 18-25 років – це молоді люди, які проживають з батьками та залежать здебільшого від їх рішення щодо переміщення. Населення від 26 до 46 років переважно вже мають освіту, певний досвід роботи та ресурси для переміщення. Частка старшого покоління (віком від 56 і старше) яке перемістилось, зазвичай робить це в супроводі своїх дітей або переміщаються до тих регіонів, де є рідні або близькі, щоб відчувати соціальну підтримку.

Серед опитаних високою є частка осіб, що мають вищу освіту – 45% опитаних; 38% опитаних мають професійно-технічну освіту та 17% респондентів – повну загальну середню. Саме рівень освіти та досвід роботи мав би сприяти працевлаштуванню серед переселенців, але 50% респондентів мають статус безробітного та звернулися по допомогу щодо працевлаштування до державних центрів зайнятості. Пенсіонери склали 20%, також серед опитаних 20% населення, яке працює дистанційно на попередній роботі у регіоні походження. Переважно це економічна та соціальна сфери зайнятості населення. Змогли знайти роботу та працевлаштуватися за освітою 10% опитаних ВПО на момент анкетування. До початку повномасштабного вторгнення респонденти були зайняті в таких сферах суспільної діяльності (рис. 2). Найбільшу кількість серед опитуваних склали освітяни. Це може бути пов'язано з тим, що ця категорія ВПО одна з перших, яка відчула на собі моральний тиск окупантів. Оскільки низка опитуваних фіксували, що до їх закладів освіти надходили розпорядження щодо необхідності початку роботи за новими програмами освіти, це створювало моральний тиск на людей. Відповідно, хто не погоджувався з новими умовами праці, приймали для себе вимушене рішення про звільнення, та наважувалися на міграцію, бо не готові були співпрацювати з новою владою та колаборантами, не хотіли особисто йти на колабораційну діяльність, за яку згідно Закону України (On making changes to some legislative ...,2022) передбачено кримінальну відповідальність і позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю.

Співробітники медичної сфери також зазначали, що вони намагалися виїхати в перші дні окупації через можливі наявні коридори. При цьому були змушені приховувати свою професійну діяльність через «фільтрацію» з боку російських військових, оскільки медиків дуже часто не пропускали на виїзд з окупованого регіону. Приватні підприємці вказали, що з боку окупаційної влади та військового



Рис. 1. Вікова структура серед ВПО на момент анонімного опитування.

*Складено автором за даними анонімного опитування

керівництва окупантів зіштовхнулися з погрозами та новими правилами ведення бізнесу. Високий показник населення з вищою освітою серед опитаних не є гарантією працевлаштування. За даними опитування лише приблизно 14% до війни працювали за спеціальністю. Забезпечення робочими місцями є одним з ключових проявів соціальної підтримки від держави для ВПО. За даними управління соціального захисту населення в м. Одесі, від початку вторгнення на облік по безробіттю стало 79,3 тисячі осіб зі статусом ВПО (Official site of the city of Odesa, 2023). При цьому центри зайнятості активно сприяють навчанню та перекваліфікації внутрішньо переміщених осіб, розробляючи наступні вакансії та можливості з самозайнятості для ВПО (Odesa Regional Employment Center, 2023):

- отримання ваучера на навчання;
- можливість пройти професійне навчання зареєстрованих безробітних (на замовлення роботодавця або особи, яка планує почати власну справу);
- отримання грантів у рамках проєкту «Робота», «Власна справа», «Гранти на створення або розвиток власного бізнесу учасниками бойових дій, особам, які отримали інвалідність внаслідок війни»;
- підтримка роботодавцю у вигляді компенсації на оплату праці для ВПО.

Працевлаштованість дає можливість розширення спектру своїх економічних свобод. Важливим питанням для переміщених осіб є можливість оренди житла. За результатами опитування, 81% респондентів зазначили, що орендують житло; 14% проживають у родичів, друзів; 5 % звернулися за допомогою до волонтерських та державних організацій та отримали соціальне житло. До того ж категорія населення, яка орендує житло, у ціновому сегменті до п'яти тисяч гривень, але без комунальних послуг складає 60% опитаних, 34% орендують житло від п'яти до десяти тисяч гривень та 6 % обрали варіанти вартістю понад десять тисяч гривень. Також респонденти зазначили, що головним видом витрат для них є саме оренда

житла (53%), та їжа (32% опитаних), а потім усі необхідні базові потреби для життя.

Для категорії населення, яка була вимушена з ряду особистих причин наважитися на переміщення, трудова стабільність стала гострою необхідністю. Оскільки працевлаштування – це не лише спосіб отримання фінансових надходжень, це отримання нового кола спілкування, що дає соціальну стійкість та економічну незалежність. Саме це є важливим під час адаптації на новому місці. Ще одним з ключових питань серед нашого опитування постала проблематика толерантності та сприйняття суспільством у новому місті. Більше 80% респондентів зазначили, що відчують до себе толерантне ставлення від місцевих жителів та почуваються тут комфортно, 12 % зазначили, що відчують до себе нейтральне ставлення, 4% відчували по відношенню до себе негативне ставлення.

Висновки. Дослідження процесів внутрішніх переміщень населення в м. Одеса дозволяє зробити такі висновки:

1) У регіонах, які знаходяться під окупацією та зазнають постійних обстрілів, спостерігається масовий відтік населення у зв'язку з такими ключовими причинами як: безпека, відсутність робочих місць та можливості самозайнятості, недостатня забезпеченість закладами і послугами соціальної сфери. Масові руйнування домівок та інфраструктури – ще одна з причин, чому внутрішньо переміщені особи та біженці за кордоном все менше розглядають можливість швидкого повернення додому. Обираючи регіон для переміщення, вимушені переселенці зважають на два основні критерії: безпеку та фінансову спроможність. Значною є кількість осіб, що перемістилися до м. Одеси із сусідніх регіонів та Сходу країни. Даний вектор міграції обумовлений саме географічним розташуванням міста, оскільки територіально Одеса є ближчою.

2) Високий рівень освіченості серед переселенців, наявність диплому про вищу освіту та досвіду роботи не є гарантіями працевлаштування. Серед ВПО, що



Рис. 2. Галузі зайнятості ВПО до початку повномасштабного вторгнення.

* Складено автором за даними анонімного опитування

взяли участь в опитуванні, 50% є безробітними. Наплив такої великої кількості переміщеного населення до одного з найбільших міст країни за кількістю жителів є відчутним, зокрема, навантаження на соціальну інфраструктуру, логістику, ринок житла та ринок праці. Також важливим фактором є наявність фахової професійної освіти і кваліфікація ВПО. Велика кількість переміщених осіб змушена змінювати сферу своєї зайнятості або навчатися новій спеціальності. Якщо людина була задіяна в промисловій чи сільськогосподарській сфері, що були ключовими галузями в їх регіоні, чи мала приватний бізнес, знайти нове робоче місце згідно зі своїми вимогами у новому місті дуже складно, додатково слід враховувати ще й локальну конкуренцію на

ринку праці. Виникає питання або зміни місця проживання в пошуках роботи, або навпаки, обрання нової професії та можливості самореалізації в ній.

3) Міграційний вплив населення з регіонів негативно впливає на демографічну ситуацію регіонів та країни в цілому. Населення східних та південних регіонів стійко скорочується, міста руйнуються, що в найближчій перспективі призведе до занепаду потужних промислових центрів, які концентруються в Запорізькій, Донецькій, Луганській, Харківській областях. Великі потоки переміщення з Херсонщини зумовлені майже дворічною окупацією, екологічною катастрофою та постійними обстрілами ворога, це призвело до втрати одного з головних сільськогосподарських регіонів держави.

Список використаних джерел / References:

- Arai-Takahashi, Y. (2012) Preoccupied with occupation: Critical examinations of the historical development of the law of occupation. *International Review of the Red Cross*, 94(885), 51-80.
- Batychenko, S., Melnik, L., Uliganets, S., & Levinovska, N. (2022). Forced migration of the population during the full-scale invasion of Russia into Ukraine. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Geography Series*, 3(84), 16–19. [In Ukrainian]. [Батиченко С., Мельник Л., Уліганець С., Левіновська Н. Вимушена міграція населення у часи повномасштабного вторгнення росії в Україну. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*, 3 (84), 16–19.].
- Bohnet, H., Cottier, F., & Hug, S. (2018). Conflict-induced IDPs and the Spread of Conflict. *Journal of Conflict Resolution*, 62(4), 691-716. DOI: 10.1177/0022002716665209
- Cantor, D. J., & Apollo, J. O. (2020) Internal Displacement, Internal Migration, and Refugee Flows: Connecting the Dots, *Refugee Survey Quarterly*, 39(4), 647-664. DOI: 10.1093/rsq/hdaa016
- Cantor, D., & Woolley, A. (2020) Internal Displacement and Responses at the Global Level: A Review of the Scholarship. [Discussion or working paper] URL: <https://sas-space.sas.ac.uk/9356/>
- Crossing the state border of Ukraine (2024): *State Border Service of Ukraine*: URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/news/>
- del Pinal, J. (2008). Demographic Patterns: Age Structure, Fertility, Mortality, and Population Growth. In Rodríguez, H., Sáenz, R., & Menjivar, C. (Eds), *Latinas/os in the United States: Changing the Face of América*. Boston, MA: Springer. URL: https://doi.org/10.1007/978-0-387-71943-6_4
- Dykstra, P., & Hagestad, G.O. (2016). How demographic patterns and social policies shape interdependence among lives in the family realm. *Population Horizons*, 13(2), 54-62. DOI: 10.1515/popzhn-2016-0004
- Forced migration or displacement. *Migration data portal*: URL: <https://www.migrationdataportal.org>
- Havryliuk, O. (2022). Spaces of internal displacement: Understanding the hidden urban geographies of armed conflict in Ukraine. *Moravian Geographical Reports*, 30(1), 2-21. DOI: 10.2478/mgr-2022-0001
- In Odesa, migrants are provided with employment assistance (2022). *Official website of the city of Odesa*: URL: <https://omr.gov.ua/ua/news/234582/>
- Libanova, E. M. (2022). About the assessment of the scale and consequences of forced external migration of the population of Ukraine. *Bulletin of the National Academy of Sciences of Ukraine*, 5, 17-23. [In Ukrainian]. [Лібанова Е. М. Про оцінювання масштабів і наслідків вимушених зовнішніх міграцій населення України. *Вісник Національної академії наук України*, 5, 17–23].
- Lohvynova, M. O. (2019). To the question about the factors of accommodation of internal displaced persons from the east of Ukraine. *Scientific Bulletin of Kherson State University*, 10, 27-33. [In Ukrainian]. [Логвинова М. До питання про чинники розміщення внутрішньо переміщених осіб зі Сходу України. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 10. С. 27-33].
- Lohvynova, M. (2020). Scales, dynamics and spatial patterns of forced internal displacement of population in the East of Ukraine. *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 83, 29-36. [In Ukrainian]. [Логвинова М. Масштаби, динаміка та просторові особливості вимушеного внутрішнього переміщення населення на сході України. *Економічна та соціальна географія*. 83. С. 29-36].
- Lozova, L. (2023). Internal displacement of the population as a leading factor in the formation of heterogeneity of the geodemographic space during the war. In *International practice conf. Kherson-Ivano-Frankivsk*, 37-38. [In Ukrainian]. [Лозова Л. Внутрішні переміщення населення як провідний чинник формування неоднорідності геодемографічного простору у часи війни. «Українська географія у викликах війни». Міжнар. практ. конф. Херсон-Івано-Франківськ, 2023, 37-38].
- Malchykova, D., & Lozova, L. (2017). Modern internal migrations in Ukraine: trends, problems, solutions.

Scientific Bulletin of Kherson State University, 6, 63-68. [In Ukrainian]. [Мальчикова Д., Лозова Л. Сучасні внутрішні міграції в Україні: тенденції, проблеми, шляхи вирішення. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. Географічні науки*, 6, 63-68].

Malchykova, D., & Pylypenko, I. (2022). Occupation urbicide: urban experience and everyday practices of the population (a case of Kherson, Ukraine). *Ekonomichna ta Sotsialna Geografiya*, 88, 6-15. [In Ukrainian]. [Мальчикова Д., Пилипенко І. Окупаційний урбіцид: міський досвід і повсякденні практики населення (приклад Херсона). *Економічна та соціальна географія*, 88, 6-15].

Malchykova, D., Pylypenko, I., & Simchenko, S. (2023) Results of the international practical conference «Ukrainian Geography in the Challenges of War» and the round table «Kakhovka reservoir disaster: «flooded» lives, «new» south of Ukraine and global challenges «after tomorrow». *Scientific Bulletin of Kherson State University. Geographical sciences series*, 18, 7-9. [In Ukrainian]. [Мальчикова Д., Пилипенко І., Сімченко С. Результати проведення Міжнар. практ. конф. «Українська географія у викликах війни» та круглого столу «Катастрофа Каховського водосховища: «затоплені» життя, «новий» південь України і глобальні виклики «післязавтра». *Науковий вісник Херсонського державного університету. Сер. Географічні науки*, 18, 7-9].

Malykha, M. (2015). To the problem of the essence of the concept of «internally displaced person»: state policy and regional policy. *Hrani*, 8, 6-11. [In Ukrainian]. [Малиха М. До проблеми сутності поняття «внутрішньо переміщеної особи»: державна політика та регіональна політика. *Грані*. 2015, 8, 6-11].

Mezentsev, K., & Mezentsev, O. (2022). War and the city: Lessons from urbicide in Ukraine. *Czasopismo Geograficzne*, 93(3), 495-521. <https://doi.org/10.12657/czageo-93-20>

Molikevych, R.S. (2022). Geography of forced migrations of Kherson people from occupation. In *Materials of the 3rd International Scientific and Practical Conference «Interdisciplinary integration processes in the system of geographic, tourism and environmental science», October 4-5: electronic version* (pp. 20-21). V. Hnatyuk Ternopil National Pedagogical University, 2022. [In Ukrainian]. [Молікевич Р.С. Географія вимушених міграцій херсонців з окупації. Матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф. «Міждисциплінарні інтеграційні процеси у системі географічної, туризмологічної та екологічної науки», 4-5 жовтня: електронний варіант. ТНПУ ім. В. Гнатюка, С. 20-21].

Molikevych, R.S. (2023). Changes in migration preferences of Ukrainians during the Russo-Ukrainian war. *Odesa National University Herald Geography & Geology*, 2(43), 49-64. [In Ukrainian]. [Молікевич Р. Міграційні настрої та уподобання українців в період Російсько-Української війни. *Вісник Одеського національного університету. Географічні та геологічні науки*. Вип. 2(43). С. 49-64.]

On ensuring the rights and freedoms of internally displaced persons (2014). Law of Ukraine № 1706-VII: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1706-18>

On making changes to some legislative acts of Ukraine regarding the establishment of criminal liability for collaborative activity (2022). Law of Ukraine № 2108-IX: URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2108-20>

Peculiarities of Ukrainian Population Migration Processes. Academic Journals and Conferences. URL: <https://science.lpnu.ua>

Report of the Labor Department of Odesa(2022). *The official site of the city*. URL: <https://omr.gov.ua/ua/city/departments/dpsp/otkritie-dannie>

Russia's Campaign of Urbicide in Ukraine. *The New Lines Institute for Strategy and Policy*: URL: <https://newlinesinstitute.org/power-vacuums/russias-campaign-of-urbicide-in-ukraine>

The «Russian peace» came there: which cities of Ukraine were destroyed or partially destroyed during the war. *Analytical portal word and deed*: URL: <https://www.slovoidilo.ua/2023/02/03/infografika/suspilstvo/>

The Odesa Regional Center joined the information campaign on the employment of IDPs «Work for IDPs: you are needed»! (2023) *Odesa Regional Employment Center*: URL: <https://ode.dcz.gov.ua/novyna/odeskyy-oblasnyy-centr-zaynyatosti-doluchyv-sya-doinformatsiynoyi-kampaniyi-z>

The situation with refugees in Ukraine (2024). *Operational Data Portal*: URL: <https://data2.unhcr.org/en/situations/ukraine>

Ukrainian cities that were completely destroyed by the Russian army (2023). *Visit Ukraine*: URL: <https://visitukraine.today/uk/blog/1874>

Urbicide is the strategy of the Russian occupiers in the Russian-Ukrainian war (2024) *National Institute for strategic studies*: URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/>

Yasukawa, L. (2020) The Impacts of Internal Displacement on Local Communities: Examples from Ethiopia and Somalia. *Refugee Survey Quarterly*, 39(4), 544-551. DOI: 10.1093/rsq/hdaa034

ЛЮДИНА ЗАЧАРОВАНА ЛЬВОВОМ

Олександр МЕЛЬНИКОВ

IT STEP Університет
e_research@ukr.net



10 червня 2023 року професору кафедри раціонального використання природних ресурсів і охорони природи Львівського національного університету імені Івана Франка, доктору географічних наук Миколі Миколайовичу Назаруку виповнилося 70 років. На жаль, 31 липня важка хвороба перервала його життя, сповнене нових ідей та нових задумів...

Микола Назарук народився 10 червня 1953 року у мальовничому куточку Волині – невеличкому старовинному селі Древині, повз яке протікає річка Луга. Майбутній вчений зростав у хліборобській родині, що, без сумніву, вплинуло на усю його подальшу долю, адже тією чи іншою мірою уся діяльність Миколи Миколайовича присвячена вивченню природного оточення та впливу на нього людини.

Знайомство

З Миколою Миколайовичем ми познайомилися у 1999 році. Керівництво видавництва «Афіша», в якому я тоді працював, загорілося ідеєю видати підручник з екології. Саме загорілося, бо в моїй присутності з Миколою Миколайовичем у одного з директорів видавництва відбулася така розмова:

— Миколо Миколайовичу, знаємо, що у Вас є певні ідеї та напрацювання, тож хочемо запропонувати Вам видати книжку з основ екології.

Микола Миколайович погодився, запропонувавши натомість, що книга буде з екології та соціоекології.

— Скільки часу Вам би знадобилося для підготовки рукопису?

— Гадаю, місяців шість.

Далі директор, окрилений тим, що Микола Назарук так легко погодився, «перейшов у наступ» й почав зменшувати терміни підготовки рукопису для здачі у видавництво. У результаті вони домовилися ледве не до місяця, за умови, що автор по параграфу буде здавати рукопис для набору та подальшого редагування. Впевнений, що ніколи раніше, й навіть після шановний автор не писав книжок у такі стислі терміни...

Тут необхідно зробити невеличкий відступ й пояснити чому саме до Миколи Назарука звернулося видавництво з пропозицією опублікувати посібник з екології. З одного боку, в цьому був елемент випадковості, з іншого – Микола Миколайович був досить відомим фахівцем з цих питань. На той момент у М. Назарука вже вийшли друком написані у співавторстві книги «Екологія з елементами біології» і «Основи соціоекології» (1995), «Основи екології та соціоекології» (1997) та одноосібна «Соціоекологія: Словник-довідник» (1998). Потрібно також мати на увазі, що ще у 1990 році у Львівському державному університеті імені Івана Франка він захистив дисертаційну роботу «Філософсько-методологічні основи екологічного виховання в сучасних умовах» на здобуття наукового ступеня кандидата філософських наук.

Після успішного захисту Микола Миколайович перейшов до Львівського лісотехнічного інституту (нині Національний лісотехнічний університет України) на кафедру екології, ландшафтної архітектури та садово-паркового господарства. Робота на кафедрі звела його з професором Георгієм Бачинським. Микола Назарук зізнавався: «Завдяки професорові Бачинському особисто я для себе відкрив нову сферу наукового інтересу в географії – соціальну екологію, засновником якої у вітчизняному науковому просторі його можна вважати» (Назарук, 2015). Г. Бачинський стверджував, що саме соціальна екологія всебічно аналізує природне середовище як складну, диференційовану систему, різноманітні компоненти якої перебувають у динамічній рівновазі, розглядає біогеоценози земної біосфери як екологічну нішу людства, пов'язуючи довкілля і діяльність людини в єдину систему природа – суспільство. Іншими словами, Миколі Миколайовичу пощастило опинитися коло витоків соціоекологічних досліджень в Україні.

У момент нашого знайомства М. Назарук був доцентом кафедри раціонального використання природних ресурсів і охорони природи Львівського національного університету імені Івана Франка. З 2000-го року він

– заступник декана географічного факультету університету Франка з виховної роботи. Робота з молоддю, без сумніву, належала до найулюбленіших для Миколи Миколайовича. Він завжди любив перебувати у вирі подій.

Як відомо, людей об'єднують проблеми, що виникають в процесі спільної праці. Тривалий час наші стосунки були суто формальними: видавець – автор, автор – видавець. Але як це іноді буває, з часом виникало усе більше питань, що становили взаємний інтерес, тож я усе більше взнавав про доцента Назарука...

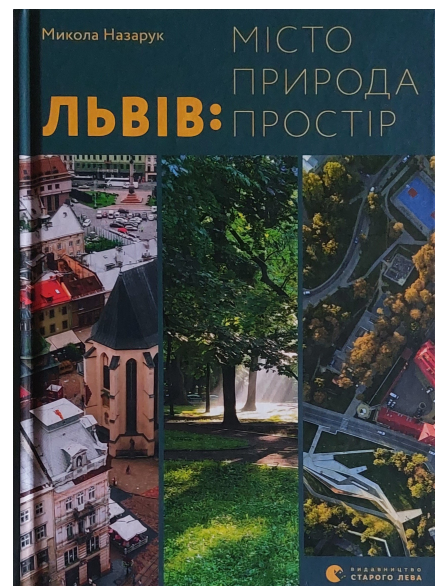
Вчений

Після тривалих вагань у 2004 році Микола Назарук залишив посаду заступника декана й зосередився на викладацькій та науковій роботі. Він написав ще декілька книжок у співавторстві: підручник «Промислова екологія» (2006) і посібник «Екологічний менеджмент: Запитання та відповіді» (2004). Працював над статтями.

У 2008 році побачила світ монографія «Львів у XX столітті. Соціально-екологічний аналіз». Підготовка до видання цієї монографії була тривалою й нелегкою, адже це фактично була докторська дисертація Миколи Миколайовича. Спочатку довелося вирішувати організаційні й фінансові питання: редагували книгу у видавництві Української академії друкарства; версткою займалося видавництво Франкового університету, а друкували її в Академії друкарства. Левову частину коштів на видання книги Миколі Назаруку надав його друг юності Степан Кубів.

Коли монографія вже друкувалася, у долі Миколи Миколайовича стався черговий різкий поворот: його збив пасажирський автобус... Тривалий час він перебував у дуже важкому стані. Пригадую, як разом з начальником друкарні, Н. Соколик, ми, бажаючи розрадити Миколу Назарука, привезли сигнальні примірники його монографії «Львів у XX столітті» у травматологічне відділення лікарні швидкої медичної допомоги. Коли ми віддали автору роботу, він навіть намагався жартувати із нами.

Микола Миколайович не належить до числа легкодухих людей, тож через певний час він одужав та повернувся до нормального життя й у 2010 році на спеціалізованій ученій раді у ЛНУ імені Івана Франка захистив дисертацію «Конструктивно-географічні основи розвитку і функціонування соціально-екологічних систем великого міста» на здобуття наукового ступеня доктора географічних наук за спеціальністю конструктивна географія і раціональне використання природних ресурсів. У дисертації було здійснено теоретико-методологічне осмислення закономірностей формування сучасного соціально-екологічного стану великих міст, що дало змогу відповідно структурувати їх територію й проаналізувати за допомогою системного підходу. В роботі також було обґрунтовано концепцію соціоприродного розвитку території великого міста, яка становить сукупність закономірностей щодо уявлення про нього як соціально-екологічної системи, що розвивається в напрямку деструктивності життєвого середовища, підвищення структурної неупорядкованості й втрати системних ознак. Це переводить систему міста до стану динамічної рівноваги із суспільним впливом, коли її елементи безперервно реагують на цей вплив і формують сценарій розвитку. Вчений обґрунтував необхідність запровадження нових концептуальних підходів до проблеми «суспільство – природа» на основі соціально-екологічної теорії взаємодії суспільства та природи, теоретичних і методологічних засад конструктивної географії. Він проаналізував вплив суспільства на природу міста Львів протягом минулого століття, його залежність від господарських чинників, конструктивно-географічні та соціально-екологічні особливості цього впливу.



Людина зачарована Львовом

Пов'язавши ще в студентські роки своє життя зі Львовом, Микола Миколайович більшу частину наукового доробку присвятив вивченню цього міста, як географ, еколог, філософ й просто небайдужий громадянин. Тож після захисту дисертації Микола Миколайович «не почивав на лаврах», а продовжував активно працювати як львовознавець. З'явилися одна за одною книжки, написані одноосібно та у співавторстві: «Соціальна екологія: Взаємодія людського суспільства і природи» (2013), «Львів на початку XXI століття» (2015), «Львів і природа навколо нас» (2016), «Малі міста Львівської області: Конструктивно-географічне дослідження» (2020) та «Львів: Місто, природа, простір» (2022).

Під керівництвом професора Назарука сорок провідних науковців ЛНУ імені Івана Франка, Інституту регіональних досліджень імені М. І. Долішнього, Інституту екології Карпат, Інституту геології і геохімії горючих корисних копалин НАН України, Національного університету «Львівська політехніка» та Національного лісотехнічного університету України, представники обласних і міських органів влади підготували до друку фундаментальну працю «Львівська область: Природні умови та ресурси», що побачила світ у 2018 р. У книзі було узагальнено багатий фактологічний матеріал стосовно природних умов і ресурсів Львівщини; наведено відомості про геологічну будову та мінеральні ресурси, рельєф і геоморфологічне районування, клімат, поверхневі води, ґрунтовий покрив, розмаїття рослинного та тваринного світів, ландшафти, природно-заповідний фонд, екомережу Львівської області; розкрито теоретико-методологічні та прикладні підходи до оцінки ресурсів регіону, їхнього потенціалу, особливостей використання, відновлення й збереження. Мушу відзначити, що станом на сьогодні далеко не про кожну область України побачили світ такі видання.

Етапи великого шляху

Микола Миколайович був людиною працездатною, наполегливою. Таких людей чимало, а чим вирізнявся професор Назарук?

Доля була прихильна до Миколи Миколайовича, хоча нічого в житті не давалося йому з першого разу і йому неодноразово доводилося усе розпочинати з початку, проте отримані наполегливою працею результати варті поваги. Хлопець з невеличкого волинського села, що тільки з другої спроби зміг стати студентом географічного факультету університету Франка, закінчивши навчання, був скерований вчителем географії Павлівської середньої школи рідного Іваничівського району.

Йому щастило на хороших людей. Повернувшись до Львова, він занурився у громадську роботу, яка дозволила познайомитися із величезною кількістю непересічних людей. Так, знайомство з Неллі Дьячковою, тодішнім завідувачем кафедри філософії Львівського політехнічного інституту (нині НУ «Львівська політехніка»), та подальша співпраця з нею відкрили йому шлях в науку та дозволили захистити дисертацію з філософії. Перейшовши на роботу до лісотехнічного інституту, він тісно співпрацював з Володимиром Кучерявим (Назарук, 2019), далі – робота в університеті Франка на кафедрі під керівництвом Юрія Туниці, завдяки яким багато чому зміг навчитися.

Йому щастило й в особистому житті. Ще під час навчання познайомився зі своєю майбутньою дружиною Галиною Володимирівною, яка працювала тоді в обласній науково-педагогічній бібліотеці. Далі після повернення на Волинь, їх зв'язок обірвався, але випадковість дозволила зустрітися знову аби пов'язати свої долі на усе життя.

Друг і хороший приятель героя цього нарису професор Валерій Петлін сказав про нього: «Микола Миколайович – відомий вчений-спеціаліст в галузі прикладної екології та конструктивної географії. Високий авторитет здобув професор Назарук серед студентів, вчителів шкіл, викладачів. Він широко відомий не тільки на наукових теренах України, а й за її межами, є авторитетним експертом наукових здобутків молодих науковців. Продовжує активну наукову і громадську діяльність».

Микола Миколайович гідно долав усі труднощі та із наполегливістю, вартою наслідування, йшов по життю...

Список використаних джерел / References:

Nazaruk, M. (2015). The whole and strong personality of Professor Heorhii Bachynskyi. *Bulletin of Lviv University. Geographical series*, 49, 246–252. [In Ukrainian] [Назарук М. Цільна і сильна особистість професора Георгія Бачинського. Вісник Львівського університету. Серія Географічна. 2015. Вип. 49. С. 246–252.]

Nazaruk, M. (2019). He is called the green horizon of Lviv. In *The current state and prospects for the development of landscape architecture, horticulture, urban ecology and phytoremediation* (pp. 11–13). Lviv. [In Ukrainian] [Назарук М. (2019). Його кличуть зелені обрії Львова // Сучасний стан і перспективи розвитку ландшафтної архітектури, садово-паркового господарства, урбоекології та фітомеліорації: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції з нагоди 80-ліття від дня народження В. П. Кучерявого (м. Львів, 4-5 квітня 2019 р.). Львів. С. 11–13.]

ЗМІСТ

Наукові статті

Зеленська Т., Брайчевський Ю.	Жіноче лідерство як індикатор змін політико-географічного середовища у країнах Латинської Америки	6
Дронова О., Волкова А.	Формування стійкості агломерованих міських поселень прибережної Одеської агломерації	17
Провотар Н., Щурик Х.	Містоформуюча роль університетів: вплив на соціально-економічний та просторовий розвиток міст	34
Колотуха О., Колотуха І.	Еволюція функціонально-територіальної структури рейкового громадського транспорту Києва	47
Гахраманов Б.	Сучасний стан, напрямки розвитку та проблеми територіальної організації виноградарства економічного району Гірський Ширван, Азербайджан	61
Лозова Л.	Внутрішні переміщення населення в часи війни: суспільні потреби, адаптація та перспективи інтеграції мігрантів (кейс міста Одеса)	68
Людина зачарована Львовом		75

CONTENTS

Scientific Papers

Zelenska T., Braychevskyy Yu.	Women's Leadership as an Indicator of Changes in the Political-Geographic Environment	6
Dronova O., Volkova A.	Building Resilience of Agglomerated Urban Settlements of Coastal Odesa Agglomeration	17
Provotar N., Shchuryk Kh.	City-Forming Role of Universities: Impact on the Socio-Economic and Spatial Development of Cities	34
Kolotukha O., Kolotukha I.	Evolution of the Functional and Territorial Structure of Public Rail Transport in Kyiv	47
Gahramanov B.	Present Situation, Directions of Development and Problems of Territorial Organisation of Viticulture in the Mountainous Shirvan Economic Region	61
Lozova L.	Internal Displacement of the Population During Times of War: Social Needs, Adaptation, and Prospects of Migrant Integration (Case of Odesa)	68
The Man Fascinated by Lviv		75

Наукове видання

ЕКОНОМІЧНА ТА СОЦІАЛЬНА ГЕОГРАФІЯ
EKONOMICHNA TA SOTSIALNA GEOGRAFIYA

Випуск 90

Підписано до друку 29.12.2023 р.
Авт. друк. арк. 8,0. Обл.-вид. арк. 8,3. 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.