

НАТАЛІЯ ЛИСЯК

ІНТЕГРОВАНІЙ РОЗВИТОК УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ



Монографія

Національна академія наук
Державна установа «Інститут регіональних досліджень імені
М.І. Долішнього НАН України»
Національний університет «Львівська політехніка»

Наталія ЛИСЯК

ІНТЕГРОВАНІЙ РОЗВИТОК УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

Монографія

Рекомендовано до друку

Вченою радою ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І.Долішнього НАН України» (протокол № 11 від 4 листопада 2025 року)

Вченою радою Національного університету «Львівська політехніка» (протокол № 29 від 25 листопада 2025 року)

Рецензенти:

Габрель М.М., доктор технічних наук, професор, директор Центру урбаністики та просторового планування, професор кафедри архітектурного проектування Національного університету «Львівська політехніка»;

Шульц С.Л., доктор економічних наук, професор, завідувач відділу регіональної економічної політики ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»;

Павліха Н.В., доктор економічних наук, професор кафедри підприємництва, торгівлі та логістики Луцького національного технічного університету

Лисяк Наталія

Інтегрований розвиток урбанізованих систем: монографія. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». Львів, 2025. 311 с.

ISBN 978-617-14-0491-5

Розкрито взаємозв'язок соціально-економічних і просторових механізмів у розвитку урбанізованих систем. Особливу увагу зосереджено на механізмі інтегрованого підходу до вирішення завдань економічного розвитку міст та поліпшення добробуту населення. На підставі аналізу та систематизації теоретичних положень запропоновано прикладний інструментарій обґрунтування стратегічних і локальних задач у розвитку урбанізованих систем. Наведено організаційно-практичні рекомендації щодо підвищення ефективності рішень в обґрунтуванні завдань розвитку урбанізованих систем. Акцентовано на подоланні розриву між соціально-економічними та просторовими вимірами просторового планування, який утворився в українській практиці.

Для управлінців, політиків, дослідників, викладачів, аспірантів, студентів, а також усіх, кого цікавлять питання економіки та урбаністики.

© ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України», 2025

© НУ «Львівська політехніка», 2025

Зміст

Перелік умовних позначень	3
ПЕРЕДМОВА	5
РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ОСНОВИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ	7
1.1. Сутність, тенденції та особливості процесів урбанізації в контексті міжнародних порівнянь	7
1.2. Передумови та структурні деформації економіки міст	22
1.3. Структурна модель урбанізованої системи	50
1.4. Зміна траєкторії розвитку урбанізованих систем	64
Висновки до розділу 1	73
РОЗДІЛ 2. ДЕТЕРМІНАНТИ І КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ	75
2.1. Головні драйвери розвитку за світовим досвідом та особлива роль економічних чинників у розвитку та просторовій організації урбанізованих систем	75
2.2. Урбаністичні теорії розвитку урбанізованих систем	94
2.3. Концептуальні основи інтегрованого розвитку урбанізованих систем	112
Висновки до розділу 2	127
РОЗДІЛ 3. ДІАГНОСТИКА СТАНУ ТА ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ В УКРАЇНІ	129
3.1. Методика аналізу стану урбанізованих систем	129
3.2. Оцінка стану урбанізованих систем	148
3.3. Просторові чинники у моделі вимірювання продуктивної спроможності економіки регіонів	155
Висновки до розділу 3	168
РОЗДІЛ 4. РЕГУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЙ ЦІЛЕЙ СТРАТЕГІЧНОЇ ПОЛІТИКИ	170
4.1. Аналіз реалізації цілей і пріоритетів у стратегіях та програмах соціально-економічного розвитку міста Львова	170
4.2. Аналіз реалізації пріоритетів просторового розвитку урбанізованих систем	189
4.3. Неузгодженості реалізації цілей стратегій та генеральних планів розвитку міст	215
Висновки до розділу 4	222
РОЗДІЛ 5. НАПРЯМИ ТА МЕТОДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ	224
5.1. Принципи інтегрованого розвитку урбанізованих систем	224
5.2. Концепція інтегрованого розвитку урбанізованих систем	245
5.3. Напрями реалізації стратегічних та локальних завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем	280
Висновки до розділу 5	289
ВИСНОВКИ	292
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	298

Перелік умовних позначень

CP	Політика згуртованості Європейського Союзу (Cohesion Policy)
ESPON	Європейська програма спостережень за просторовим розвитком
GIS (ГІС)	Геоінформаційні системи
OECD (ОЕСР)	Організація економічного співробітництва та розвитку
UNESCO (ЮНЕСКО)	Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури
UN-Habitat	Програма Організації Об'єднаних Націй з населених пунктів
ВДЕ	Відновлювальні джерела енергії
ВЕФ	Всесвітній економічний форум
ВООЗ	Всесвітня організація охорони здоров'я
ВРП	Валовий регіональний продукт
ГП	Генеральний план
ГСПТУ	Генеральна схема планування території України
ДБН	Державні будівельні норми
ДПП	Державно-приватне партнерство
ДСРР	Державна стратегія регіонального розвитку
ЄБРР	Європейський банк реконструкції і розвитку
ЄС	Європейський Союз
ЄІБ	Європейський інвестиційний банк
ЗПТ	Зона пріоритетного розвитку території
ІЛР	Індекс людського розвитку
ІП	Індустріальні парки
КВЕД	Класифікація видів економічної діяльності
КМЕФ	Київський міжнародний економічний форум
МВФ	Міжнародний валютний фонд
МОП	Міжнародна організація праці
НБУ	Національний банк України
ОЕСР	Організація економічного співробітництва та розвитку
ТГ	Територіальна громада

ПЕРЕДМОВА

Багатофункціональні процеси, що відбуваються в містах, мають несистемний та погано контрольований характер. Це призводить до втрати економічного потенціалу, зниження комфортності життя, нерівномірності доступу до інфраструктури для різних категорій суспільства, погіршення екологічної ситуації. Водночас простежується відставання у розвитку соціальної, транспортної та інженерно-технічної інфраструктури, значний відсоток зношення основних фондів, слабкі механізми забезпечення захисту історичної спадщини й використання культурного потенціалу, зниження інвестиційної привабливості територій.

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

Зважаючи на виняткову складність, багатовекторність і міждисциплінарний характер проблем розвитку урбанізованих систем, перед економістами, урбаністами, соціологами постають складні завдання, вирішення яких потребує якісних змін у розвитку економічної теорії та методології, необхідності узгодження суперечливих чинників, що впливають на функціонування міста. Серед множини засобів, які можна використовувати для забезпечення різноаспектних цілей розвитку міст, особливу роль відіграють соціально-економічні. З огляду на це виникає необхідність у поглибленні досліджень, що сприяли б подоланню суперечностей, які потребують вирішення. Це дало б

можливість по-новому інтерпретувати способи розв'язання проблем урбанізації.

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

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

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

Віддаючи належне вагомому науковому доробку за багатьма напрямками, варто зауважити, що застосування будь-якої окремо взятої теорії або методології не дає змоги вирішити завдання інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Наявним напрацюванням бракує усвідомлення засадничої ролі міждисциплінарних досліджень, які б дозволили узгоджувати напрацювання різних наукових шкіл з метою цілісного осмислення процесів у містах, формувати ефективну урбаністичну політику на державному рівні.

Актуальними напрямками висвітлених у монографії результатів наукових досліджень є авторське бачення розв'язання проблеми інтегрованого розвитку урбанізованих систем. У першому розділі розкрито сутність урбанізації та її

суперечливі наслідки для розвитку територій. Узагальнено ознаки й типологію урбанізаційних процесів, визначено переваги й ризики урбанізму, а також окреслено концепцію інтегрованого розвитку як багатовимірного підходу. Обґрунтовано структурно-логічну модель урбанізованої системи. У другому розділі систематизовано наукові підходи до аналізу урбанізованих систем і доведено необхідність міждисциплінарного бачення їх розвитку. Розглянуто можливості синтезу економічних, урбаністичних, географічних та соціальних теорій, а також концепцій сталого розвитку й «розумного міста». Узагальнено концептуальні положення інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

У третьому розділі розроблено методику для аналізу, оцінювання потенціалу та обґрунтування рішень щодо розвитку урбанізованих систем. У четвертому розділі проведено дослідження взаємозв'язку соціально-економічних та просторових параметрів і їхнього впливу на ефективність функціонування урбанізованих систем, що базується на вивченні стратегій та програм соціально-економічного розвитку й містобудівної документації. Виявлено основні невідповідності й бар'єри, що формуються внаслідок спадкових проблем міст, поглиблення структурно-галузових деформацій і дисбалансів, вагомих інституціональних факторів. У п'ятому розділі сформульовано принципи інтегрованого розвитку урбанізованих систем та запропоновано механізми його практичної реалізації.

РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ОСНОВИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

1.1. Сутність, тенденції та особливості процесів урбанізації в контексті міжнародних порівнянь

Особлива роль урбанізації як багатостороннього процесу пов'язана з розвитком економічного та технологічного потенціалу країни, а також із процесами відновлення продуктивної спроможності національної економіки. Значна увага у просторовій політиці держави має бути зосереджена на питаннях урбанізації як рушієві економічного розвитку, як процесу, здатного принести значні економічні, технологічні та соціально-економічні вигоди для людини, міста, економіки країни в цілому завдяки концентрації господарської діяльності, населення і соціокультурних процесів. Адже що вищий рівень урбанізації в країні, то вищий валовий внутрішній продукт (ВВП) на душу населення. Цю залежність підтверджують статистичні дані: частка міського населення у світі зросла від 33 % у 1960 році до 51 % у 2010 році, а дохід на одну особу за цей період збільшився на 152 % – від 2382 до 6006 дол. США (*World Bank, 2012; UN-Habitat, 2011*). В Україні у містах проживає 69,8 % населення, приблизно як у Європі, однак за рівнем ВВП і рівнем життя Україна залишається найбіднішою країною Європи: ВВП на душу населення в середньому по світу становить 11058 дол., в Україні це лише 33 % (3653 дол.). Порівняно з країнами ЄС (34 047 дол.) різниця майже в десять разів (*World Bank, 2023*).

Сучасні міста дедалі більше позиціонуються як вузлові точки глобального розвитку, де концентруються виробництво, інновації, людський капітал і фінансові потоки. За даними *McKinsey Global Institute* (2011), у 600 найбільших містах світу проживає близько 20 % населення планети, проте саме вони забезпечують приблизно 50 % світового ВВП, що становить близько 34 трлн дол. США. Окремі міста демонструють економічну потужність, співмірну з цілими державами. Наприклад, ВВП Нью-Йорка у 2017 році сягнув 1,7 трлн

дол. США, що еквівалентно ВВП десятої за розміром економіки світу на той час (*Glaeser, 2017*). Це свідчить про потенціал урбаністичних центрів як рушіїв посткризового відновлення економік, зокрема в контексті подолання наслідків збройних конфліктів або економічних потрясінь.

Процес урбанізації проявляється в різних площинах: демографічній, економічній, просторовій і суспільній. Демографічна урбанізація виражається в зростанні чисельності міського населення та збільшенні його частки в загальній структурі населення країни. Економічна урбанізація – це зростання економічного потенціалу міст, збільшення їхньої ролі в національній економіці, концентрації виробничих, фінансових і підприємницьких ресурсів. Суспільна урбанізація охоплює засвоєння міського способу життя, зміну поведінкових моделей, побутових практик і ціннісних орієнтацій, що поширюються не лише в містах, а й у сільських територіях. Просторова урбанізація охоплює зміни у фізичному використанні територій і стосується як міських, так і сільських поселень. У містах вона виявляється в розширенні забудованих площ, збільшенні щільності та поверховості забудови, модернізації інфраструктури. У сільській місцевості цей процес пов'язаний зі зміною традиційного типу забудови, перепрофілюванням земельних ділянок і формуванням нових просторових структур, що наближаються до міських за функціональними характеристиками. Просторова урбанізація супроводжується постійним збільшенням урбанізованих територій шляхом утворення нових міст, надання статусу міста селищам міського типу або сільським населеним пунктам, а також приєднанням прилеглих територій до міських агломерацій. Водночас відбуваються трансформації у використанні земель, підвищення поверховості забудови, розвиток технічної інфраструктури та оновлення архітектурного середовища¹ (*Алаєв, 1988; Посацький, 2001; Габрель, 2004*).

Урбанізацію характеризуємо як багатосторонній процес, інтегроване явище, що охоплює окреслені вище процеси і пов'язаний із розвитком економічного й технологічного потенціалу, зміною соціальної структури

¹ Географічна енциклопедія України: у 3 т. Київ: Укр. енциклопедія, 1989. Т. 1. 414 с.; 1990. Т. 2. 480 с.; 1993. Т. 3. 480 с.

населення, його потреб, зміною просторових характеристик міст. Таке розуміння є принципово важливим, оскільки жодне з вузьких визначень, що охоплює лише окремі аспекти урбанізаційного процесу, не є достатнім для його повної характеристики. Зокрема, зростання кількості міст можливе і у разі зменшення частки міського населення. Урбанізація у вузькому сенсі слова, або показник збільшення частки міського населення країни чи регіону, може бути протилежним показником ступеню їх урбанізованості. Наприклад, у розвинених країнах частка міського населення залишається стабільною, але ступінь урбанізації за інтегральними показниками є дуже високим; у країнах, що розвиваються, навпаки – частка міського населення стрімко зростає, проте якість урбанізованого простору й рівень інфраструктури є низькими. Зокрема, фіксують процеси неконтрольованого та незбалансованого розвитку міст, що супроводжуються екстенсивним розширенням забудованих територій. Таке зростання часто відбувається внаслідок зниження щільності забудови та недостатнього рівня інфраструктурного забезпечення. У науковій літературі такі процеси трактують як «гіперурбанізація» (неконтрольований, незбалансований розвиток міст, що супроводжується екстенсивним розширенням територій за одночасного зниження щільності забудови та якості інфраструктури), «лжеурбанізація», яка характеризується не стільки розвитком міських функцій, скільки «виштовхуванням» сільського населення через аграрне перенаселення без супроводу належної економічної трансформації. Остання є характерною для країн, що розвиваються, де урбанізаційні процеси тривають, незважаючи на відсутність достатньої кількості житла, послуг або можливостей для працевлаштування².

Економічна роль урбанізації тісно пов'язана з перевагами, що виникають унаслідок економічної концентрації та інтегрованості економічного простору: на рівні підприємства – через зростання віддачі від масштабу при поліпшенні доступу підприємства до ринкових центрів, коли зростання виробничої потужності підприємства дає змогу знизити частку умовно-постійних витрат і

² Demographia: world urban areas. 12th annual edition. April 2016. URL: <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>

підвищити ефективність своєї діяльності (*Duranton & Puga, 2004*); на галузевому рівні – через ефекти внутрігалузевого розташування і взаємодії, коли формування і розвиток територіально зосередженої інфраструктури певної галузі сприяє її спільному використанню багатьма підприємствами та підвищенню галузевої ефективності; на регіональному рівні – через ефекти міжгалузевої урбанізації (*Fujita & Thisse, 2013*).

Доведено роль урбанізації для підвищення продуктивної спроможності завдяки ефектам агломерації, щільності економічних зв'язків і швидкому обміну знаннями. Але такі вигоди не є автоматичними – вони залежать від якості інституцій, рівня просторового планування, інфраструктури та ефективності управління (*International Growth Centre, 2024*).

Для наукової думки надзвичайно важливо, що засадниче значення урбанізації як рушія економічного розвитку простежується не лише на основі аналізу кейс-стаді та економічної історії, а й у результаті сучасних емпіричних досліджень провідних науковців. Виявлено, що подвоєння розміру міста веде до зростання продуктивності фірм на 3–8 % (залежно від країни). Ба більше, продуктивність праці зростає приблизно на 1% із кожним збільшенням міського населення на 10 %. Це означає, що якщо кількість працівників у місті зростає від 1 000 до 10 000, то продуктивність може зрости майже в дев'ять разів, що ілюструє значущість ефектів агломерації (*Rosenthal & Strange, 2004*).

Економічне зростання має тісний взаємозв'язок із рівнем урбанізації країни. Світовий досвід засвідчує, що всі високорозвинені держави з високими показниками ВВП на душу населення здебільшого характеризуються значною часткою міського населення (понад 70–80 %). Водночас справедливим є й зворотне твердження: не всі країни з високим рівнем урбанізації досягли рівня доходу понад 10 тис. дол. США на душу населення (*Henderson, 2003; UN-Habitat, 2020*).

Незважаючи на домінування економічного виміру, урбанізація забезпечує суспільству суттєві переваги й у сфері якості життя, будучи простором формування раціональної культури, громадянських інститутів та економічної модернізації. Е. Глейзер у книзі «Тріумф міста» (*Glaeser, 2011*) зауважує, що

міське середовище створює умови для розвитку систем освіти, охорони здоров'я, інфраструктури, підвищення рівня добробуту та навіть зростання суб'єктивного відчуття щастя. Міста концентрують населення з вищими доходами, а також характеризуються вищим рівнем людського та соціального капіталу, що зумовлює їхню провідну роль у соціально-економічному прогресі.

Урбанізація сприяє посиленню демократичних процесів і розширенню громадського контролю, фактично «скорочуючи» відстань між владою та громадянами. Переміщення населення із сільських територій до міських середовищ підвищує їхню здатність впливати на діяльність органів влади, що зумовлено зростанням рівня політичної участі, концентрацією медіа та розвитком інститутів громадянського суспільства. За таких умов державна політика стає об'єктом ширшого суспільного моніторингу та вимагає більшої прозорості й підзвітності (Guy, Ellison & Glaeser, 2002). Крім того, у міському середовищі державні програми можуть реалізовуватися ефективніше завдяки ефекту економії на масштабі, зокрема, під час надання послуг транспорту, зв'язку, водопостачання, каналізації та поводження з відходами.

Однак процес агломераційного ефекту має обмеження: за високої концентрації капіталу, населення і підприємств зростають негативні наслідки. У контексті стрімкої та неконтрольованої урбанізації міста стикаються з інфраструктурним дефіцитом, проблемами у сфері охорони здоров'я, наслідками зміни клімату та соціальною нестабільністю. За відсутності ефективного планування та належного управління ці процеси можуть призвести до значних економічних, соціальних та екологічних втрат. Неспроможність урядів забезпечити необхідний рівень інфраструктури та суспільних благ становить основу багатьох міських проблем – від неможливості стримування інфекційних захворювань до труднощів у створенні стійких до змін клімату міст (World Economic Forum, 2015)³.

Концентрація бізнесу, а також акумулювання фінансових та інвестиційних ресурсів у великих містах можуть спричиняти посилення

³ World Economic Forum. (2015). *The Urban Edge: Cities and the Challenges of Rapid and Unplanned Urbanization in Developing Countries*. Geneva: World Economic Forum. URL: https://www3.weforum.org/docs/WEF_Urban-Development-Report.pdf

міжрегіональної нерівності, формування стагнуючих і депресивних територій, а також виникнення «економічних пустель» у периферійних зонах. Водночас зі зростанням загального рівня добробуту населення міст простежується збільшення соціально-економічного розшарування, що виявляється у зростанні бідності. Такі процеси мають дестимулюючий вплив на економічну продуктивність і стримують потенційне зростання. По-перше, виникає потреба у масштабному перерозподілі доходів, що призводить до чистих втрат для суспільства. По-друге, малозабезпечені верстви населення мають обмежений доступ до якісної освіти, фінансових інструментів і можливостей започаткування підприємницької діяльності, унаслідок чого недовикористовується їхній соціально-економічний потенціал. По-третє, врегулювання соціальних конфліктів і підтримання суспільної стабільності потребують значних додаткових ресурсів, які використовуються непродуктивно, що в підсумку знижує загальну ефективність економічної системи (*World Bank, 2009; OECD, 2020*).

Необхідно брати до уваги і вплив глобальних тенденцій, спільних для більшості міст світу. Сучасні міграційні потоки спрямовані переважно до урбанізованих територій, тоді як сільські райони зазнають сталого зменшення кількості населення. За оцінками, близько п'ятої частини всіх міжнародних мігрантів і біженців проживають у найбільших містах світу. У 18 з 33 мегаполісів понад 20 % мешканців належать до цієї категорії. Водночас зростання міського населення супроводжується стійким безробіттям та збільшенням соціально-економічної нерівності, навіть незважаючи на загальну тенденцію підвищення рівня життя. Ці виклики потребують системної уваги в політиці сталого розвитку міст (*United Nations, 2022*).

У доповіді Програми ООН з питань населених пунктів «*World Cities Report 2024*» зазначено, що підкреслюється, що сталий урбаністичний розвиток приносить соціальну, економічну та екологічну цінність, особливо в умовах: післяпандемічного відновлення, воєнних конфліктів і криз, швидкої зміни клімату, зростання урбанізації (*UN-Habitat, 2024*).

Міста залишаються епіцентрами не лише економічного зростання, а й екологічних ризиків. Автори доповіді Римського клубу *«Come On! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети»* (Вайцзекер & Війкман, 2019) стверджують, що зупинити процес урбанізації вже неможливо – людство поступово перетворюється на «міську істоту». Проте одразу й застерігають, що зростання міст суттєво збільшує негативний вплив на довкілля. Дослідження, проведені в Китаї та Індії, виявили, що переселення людини із села до міста призводить до чотириразового збільшення споживання ресурсів. Окрім того, розширення міст і транспортної інфраструктури, яке супроводжує формування агломерацій та інших урбаністичних структур, призводить до втрати продуктивних сільськогосподарських угідь, скорочення площ під агровиробництво та знищення природних екосистем.

Хоча міста займають лише незначну частку земної поверхні, їхній вплив поширюється на набагато більші території. Цей вплив називають «екологічним відбитком», тобто територією з ресурсами, необхідними для підтримання життєдіяльності міста. Наприклад, екологічний відбиток Лондона у 125 разів перевищує його фактичну площу та дорівнює площі всієї родючої землі в Англії. Типове північноамериканське місто з населенням близько 650 тис. осіб, що приблизно відповідає населенню Львова, потребує близько 30 тис. км² землі – це майже півтори Львівські області, або ж територія Львівської та Чернівецької областей разом узятих.

Особлива увага наукової спільноти зосереджена на змінах клімату, що спричинені різким збільшенням викидів парникових газів. Міста впливають на клімат як на локальному, так і на глобальному рівнях і, відповідно, самі зазнають наслідків зміни клімату. У містах простежується підвищення температури у денний та уповільнене охолодження в нічний час порівняно із сільськими районами – явище, відоме як *«міський тепловий острів»*. Ця різниця температур особливо зростає під час періодів аномальної спеки, підвищуючи рівень дискомфорту та ризики для стану здоров'я населення. Особливо різкі зміни клімату простежуються наприкінці ХХ століття. Вони насамперед загрожують містам, розташованим у прибережних зонах, таким як

Нью-Йорк, Амстердам, Лондон, Гамбург, Копенгаген, Венеція, Токіо, Шанхай, Колката, Бангкок, Джакарта, Маніла та інші (Макстон & Рандерс, 2017; Yamagata & Sharifi, 2018).

Міжурядова група експертів зі змін клімату (IPCC, 2023) зосереджує увагу на необхідності інтеграції питань кліматичної безпеки у політику просторового розвитку, особливо в контексті зростання дефіциту водних ресурсів і загрози техногенних аварій. Зазначене акцентує на потребі інтегрувати екологічну стійкість у політику відновлення українських міст. Мало хто знає, що навіть «безпечний» Львів має подібні ризики: 30 км², або 17,6 %⁴ території міста, уражені карстами. До речі, в районі карстових зон сьогодні ведеться житлове будівництво. Якщо взяти до уваги, що на міста припадає до 80 %⁵ економіки та понад половина населення планети, то зрозуміло, що їхня вразливість може призвести до значних економічних та людських втрат.

Узагальнюючи результати сучасних досліджень, можна стверджувати, що міста є центрами економічного розвитку, проте їхній потенціал реалізується лише за наявності певних умов: розвиненої інфраструктури, ефективних інституцій управління, інтеграції у глобальні економічні та технологічні мережі; здатності до екологічної стійкості. Для міст в Україні, яка перебуватиме у фазі поствоєнного відновлення, ці чинники набувають особливої актуальності. Міста можуть і повинні стати ядрами структурної трансформації економіки, майданчиками інноваційної активності. Міста України повинні бути інтегровані у європейські економічні, логістичні та технологічні мережі, зміцнювати транскордонні зв'язки, інноваційні екосистеми та привабливість для інвесторів.

Окрім іншого, зростає увага до безпекових аспектів. Руйнація системи міжнародної безпеки спровокована суперечностями глобалізації та геополітичної напруженості в сучасному світі: кожна з великих країн визначає свою лінію поведінки у світовій політиці. Поняття гарантій безпеки втратило свою безумовність. Для урбанізованих територій питання безпеки слід

⁴ Галицький, Л. В. (2015). Геоекологічні проблеми Львова: карстові явища та зсуви. *Вісник Львівського університету. Серія географічна*, (49), 112–120.

⁵ United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). (2020). *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*. URL: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf

розглядати крізь призму екологічної, техногенної, продовольчої, кліматичної, соціальної безпеки. Згідно з аналітичними звітами *Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO, 2024)*, урбанізація супроводжується збільшенням залежності міст від зовнішніх джерел продовольства, що вимагає розвитку локальних систем харчової безпеки.

Окрему увагу слід зосередити на військовій та терористичній безпеці, що стосується захищеності міського середовища від прямих загроз із застосуванням військової сили, збройних атак чи диверсій. В умовах сучасних гібридних конфліктів міста стають не лише об'єктами, але й суб'єктами безпеки, формуючи власні стратегії цивільного захисту, кризового управління та збереження критичної інфраструктури. Важливим напрямом є кібербезпека, що охоплює захист цифрових систем, об'єктів критичної інфраструктури, боротьбу з кіберзлочинністю та протидію гібридним загрозам. Згідно з *Європейським агентством з мережевої та інформаційної безпеки (ENISA, 2024)*, кіберзагрози дедалі частіше спрямовані саме на міські інфраструктурні системи – транспорт, енергетику, водопостачання, системи управління даними. Зважаючи на це, розбудова стійких кіберзахисних механізмів і розвиток цифрової грамотності населення стають необхідними передумовами міської стійкості (*ENISA, 2024*). У контексті післявоєнного відновлення міст України це означає, що міста повинні спиратися на комплексний підхід до безпеки, який поєднує принципи екологічної адаптивності, цифрової захищеності й громадської готовності до кризових ситуацій.

Сукупність негативних чинників, які супроводжують зростання міст і концентрацію в них населення, змусила багатьох дослідників вести мову про чергову кризу урбанізму. На думку урбаніста Р. Флориди, попередня урбаністична криза відбулася у 60–70-х роках ХХ ст. у США, коли внаслідок деіндустріалізації та масового переселення населення у передмістя виник феномен під назвою «дірка в бублику». На практиці це означало спустошення центрів міст. Сьогоднішня урбаністична криза, за словами Р. Флориди, має п'ять аспектів:

- поглиблення економічної прірви між суперзірковими й іншими містами;

- криза успішності суперміст – зростають ціни на житло; нерівність – з дорогих районів витісняються певні прошарки суспільства;
- зростають сегрегація та розмежування, що наявно в усіх містах, – зникнення середнього класу (виникають райони багатства й анклавів бідності); поява конфліктів у містах, коли місто й передмістя перетинають маленькі райони привілейованих осіб;
- динамічна криза передмість – кількість бідних у передмістях зростає значно швидше, ніж у містах. Передмістя вже не є районами найзаможніших;
- розрив зв'язків між урбанізацією й якістю (стандартом) життя, урбанізація зростає без економічного зростання країн.

Сучасна урбаністична криза має багато проявів, але її суть полягає у великій суперечності, що виникає через концентрацію як позитивних, так і негативних чинників у містах. За словами Р. Флориди, змінився характер урбанізаційних процесів. Якщо у 1960-х роках головною тенденцією був відтік населення з міст у передмістя (із новішими будинками, розвинутою інфраструктурою, автомобільною залежністю та новими життєвими пріоритетами), то нині простежується зворотний тренд – явище «повторної урбанізації». Світова урбанізація дедалі більше супроводжується поверненням населення до центральних частин міст, що відоме під назвою джентрифікація. Головними ознаками цього процесу є формування нового міського ландшафту: поява лофтів, кондомініумів, збереження історичної забудови, розвиток інфраструктури дозвілля (ресторани, торгівля, нічне життя), а також «міграція багатства», тобто переселення високооплачуваних, висококваліфікованих фахівців у порівняно обмежену кількість великих метрополій, які акумулюють цю демографічну групу.

Етапи урбанізаційних процесів, які різною мірою деталізації відображають фази змін тенденцій і динаміки розвитку міст, доцільно доповнити новими, що відображають сучасні прояви урбанізації (табл. 1.1).

Етапи урбанізаційних процесів

Етапи урбанізації	Характерні ознаки процесів
Початкова фаза	Концентрація населення в містах та центрах агломерацій, що виникають через зростання попиту на робочу силу у швидкозростаючій промисловості, а згодом – у сфері послуг. Основні прояви – швидке збільшення частки міського населення та дуже висока щільність проживання в центрах міст. Процес супроводжується значними демографічними та економічними змінами
Субурбанізація	Зумовлена прискореним припливом населення до міст, які розширюються не лише за кількістю, а й територіально. Заможне населення залишає переповнені центри міст і переїжджає у житлові райони передмість. Цей процес часто називають «розливом міст» – розвитком територій з низькою щільністю забудови, розсіяним, розривним та залежним від автомобілів будівництвом, зазвичай на периферії занепадаючих старих передмість, що призводить до втрати ролі міських центрів
Дезурбанізація	Втрата важливості центру міста, коли населення переселяється не лише з центральних районів, а й із наявних передмість. Це веде до зниження комерційного значення центру та зростання ролі приміських територій, де з'являються великі торговельні комплекси. Дезурбанізація пов'язана із промисловими змінами: автоматизацією, моторизацією та підвищенням рівня добробуту населення
Реурбанізація	Зумовлена підвищенням добробуту суспільства, розвитком автомобільної промисловості та змінами структури економіки, зокрема зростанням важливості сфери послуг. Відбуваються інтенсивні спроби відновити значення центрів міст через програми ревіталізації, реконструкції та відродження міського середовища
Джентрифікація (нова урбанізація)	Процес повернення заможних та освічених молодих людей до міських центрів, тоді як незаможні мешканці, зокрема іммігранти, переміщуються до передмість. У передмістях дедалі частіше з'являються занедбані будинки, проблеми бідності, злочинності, наркоманії та безробіття, які раніше були типовими для міст. Райони передмість, де проживав середній клас, поступово порожніють, відтворюючи явища, які кілька десятиліть тому були в містах

Джерело: згруповано автором

Спираючись на опрацьовані наукові джерела, а також беручи до уваги аналітичні оцінки міжнародних інституцій щодо процесів урбанізації, можна запропонувати характерні ознаки переваг і кризових явищ урбанізації (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Характерні ознаки переваг і кризових явищ урбанізації

«Переваги» урбанізму	«Кризи» урбанізму
– агломераційні ефекти, що виникають унаслідок концентрації видів економічної діяльності, підприємств, виробничих зв'язків; – численні кооперовані між собою підприємства; – розмаїття споживчих ринків та спеціалізованих виробництв; – гнучкий та динамічний ринок праці; – відносно висока якість життя та добробут; – умови для створення та обміну інформацією, знаннями; – концентрація виробництва з високою доданою вартістю; – місця, де зосереджено значні історико-архітектурні цінності, заклади освіти, культури, розваг; – транспортні вузли, що пов'язують регіони країни між собою та зовнішнім світом; – «коротка відстань» між владою і народом; – ефективність дії державних програм; – середовище для розвитку інфраструктури всіх видів та комерційних інвестицій	– щораз вищі потреби у природних ресурсах; – вплив на зміни клімату; – транспортні проблеми; – хаотична забудова; – соціальні конфлікти; – складне управління; – просторова, економічна і соціальна нерівність – виникають райони багатства й «анклави» бідності; – зростання вартості життя; – криза передмість; – «економічна прірва» між великими й малими містами; – розрив зв'язків між урбанізацією та економічним зростанням; – втрата функціональності урбанізованого простору; – «лжеурбанізація» – зростання міського населення без реального розвитку інфраструктури

Джерело: згруповано автором

Для того, щоб міста виконували свою «традиційну функцію надання економічних можливостей», необхідне забезпечення ефективного управління урбанізованими системами як на національному, так і на глобальному рівнях. Без належного управління міста перетворюються на осередки занепаду, бідності, злочинності, міського розливу, занедбаного житла і забрудненого середовища. Якість життя погіршується, а економічний динамізм зменшується – масштабні неекономічні витрати перевищують вигоди. Як наслідок, агломераційний ефект слабо працює на розвиток країни.

Як зазначив виконавчий директор Програми ООН із населених пунктів (ООН-Хабітат) Хоан Клоса (у виступі під час Днів безпеки ОБСЄ на тему «Створення інклюзивних, безпечних і стійких міст»), якісна урбанізація

неможлива без належної системи регулювання, публічного контролю і демократії. Необхідно, щоб межі цього процесу були закріплені в законодавстві, а керівництво ними здійснювали головно центральні органи державної влади. Потрібне розуміння того, що планування розвитку міст – це державне завдання. Для його вирішення необхідний належний набір норм і правил, які мають спиратися на правові основи держави. Важливе значення має готовність центральних органів влади застосовувати системний підхід до управління процесом урбанізації. Як приклад автор наводить місто Відень (Австрія), яке пройшло історичні зміни: від столиці імперії, через руйнування в Другій світовій війні до сучасного розвитку як частини держави загального добробуту. Відень досяг високого рівня якості життя завдяки поєднанню ефективної політики центрального уряду та розумних заходів на місцевому рівні, що особливо важливо для питань безпеки, освіти та охорони здоров'я (Клос, 2019).

Глобальні мегатренди формують різноспрямовані виклики та визначають різні пріоритети у сфері регулювання урбанізаційних процесів. Ефективне реагування на ці виклики потребує узгодженої взаємодії урядів усіх рівнів із місцевими громадами з метою адаптації управлінських рішень до конкретних соціально-економічних умов і потенціалу територій. Водночас під час формування політики урбаністичного розвитку необхідно брати до уваги національну специфіку країн. Зазначимо, що для українського контексту показовим є досвід європейських держав та аналіз провідних світових практик управління розвитком міст, які можуть бути адаптовані до національних умов. Вважаємо за доцільне навести окремі приклади управління містами та їхніми системами зі світової практики, які підтверджують, що успішне (ефективне) управління – це інтеграція (єдність задуму) у створенні законодавчих, економічних та управлінських підходів. Зокрема, у скандинавських країнах становлення раціональної економічної системи й просторової політики мало тривалу історію пошуку, що охоплювала удосконалення механізмів, взяття до уваги основних принципів ринкової економіки. Наприклад, м. Стокгольм володіє генеральними планами, починаючи із XVII століття. Упродовж ста років стокгольмський муніципалітет проводив передбачливу політику: завчасно

купував території, усуваючи можливість спекуляції земельними ділянками в майбутньому. Зважаючи на це, тепер будівництво навколо Стокгольма ведеться на територіях, що належать місту, під егідою муніципалітету.

Нідерланди – унікальна країна, де люди відвойовують землю в моря і використовують її з максимальною економічною, соціальною та екологічною ефективністю. Обмежені територіальні ресурси та висока щільність населення зобов'язують владу зосереджувати особливу увагу системі просторового планування, поєднуючи її з методами фінансування та адміністративного керівництва. Це виявляється у заходах із придбання земельних ділянок, значних інвестиціях у розвиток міського транспорту та проєктуванні нових маршрутів громадського транспорту, державному фінансуванні нового житлового будівництва, а також у простих і чітких законодавчих актах з питань планування та містобудування (Мерлен, 1975).

У Франції законодавство передбачає довготермінове планування та чітке регулювання використання земель, що забезпечує контрольоване розширення міських територій і формування зон житлової забудови. Важливим елементом правового механізму є регламентація дій, спрямованих на запобігання спекуляції землею. Зокрема, після затвердження генерального плану (PLU) перепродаж земельних ділянок, зарезервованих під громадські потреби або житлове будівництво, заборонено. Крім того, муніципалітет має право пріоритетного викупу ділянок (*droit de préemption*), розташованих як у межах міста, так і в прилеглих зонах, які визначені генеральним планом для житлової забудови або інших публічних функцій (Ван ден Берг, Л., Браакман, Е. & Ван Вустен, 2007) .

Великий Лондон розвивається як єдиний соціально-економічний простір, у межах якого управління транспортною системою, інженерною інфраструктурою та природно-екологічними зонами здійснюється на рівні всієї агломерації. Місто є частиною розгалуженої та складної мережі центрів різного масштабу й функціонального призначення. Деякі з них мають стратегічне значення не лише для Лондона, а й є ядрами власних субрегіональних мереж. Сукупність цієї мережі та зв'язків, що забезпечують її цілісність, формує

найпродуктивніший регіон Великої Британії, на який припадає майже половина загального обсягу виробництва країни та який забезпечує найбільший чистий внесок у національний дохід⁶.

Заслужовує на увагу підхід до формування Стратегічного плану розвитку Лондона, зважаючи на те, що щільність населення міста становить 5 666 осіб/км². Хоч цей показник не є найвищим у Європі, можливості для нового будівництва істотно обмежені, а потреба в оновленні та розширенні житлового фонду залишається високою. Лондон продовжує інтенсивно зростати, що зумовлює активну забудову територій різного функціонального призначення, зокрема житлових. В умовах значного попиту на житло й дефіциту вільних земельних ділянок управління просторовим розвитком набуває особливої ваги. Стратегічний план Лондона оновлюють кожні п'ять років. Його підготовка базується на комплексному аналізі ключових тенденцій: динаміки чисельності населення, прогнозованих потреб у житлі з урахуванням міграційних процесів, а також на оцінці планів забудови та потенціалу територій для трансформації.

Міська влада визначає пріоритетні зони редевелопменту, які є оптимальними з огляду на транспортну доступність, інфраструктурну забезпеченість та мінімальний негативний вплив на існуючу міську тканину. Найчастіше йдеться про колишні промислові території або житлові утворення застарілого типу, порівнянні з масовою панельною забудовою. У межах таких територій можливими є різні варіанти втручання: від знесення та нового будівництва до реновації, реконструкції, надбудови поверхів чи ущільнення за рахунок раціонального використання вільних просторів між наявними об'єктами.

Процес розроблення плану зазвичай триває кілька років і передбачає кілька етапів консультацій. Перед остаточним ухваленням документ узагальнюють основні напрями розвитку, визначають відмінності від попередньої редакції, аналізують стратегічні альтернативи, оцінюючи їхні переваги та можливі ризики. Обов'язковою складовою є також доказова база, яка обґрунтовує

⁶ London plan. URL: <https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/planning/london-plan>

пропоновані зміни та підкріплює їх аналітичними матеріалами, прогнозними моделями й результатами консультацій⁷.

Приклади світової практики демонструють, що влада багатьох європейських міст не залишає процеси урбанізації неконтрольованими. Навпаки, у деяких містах здійснено системні зусилля для підвищення рівня життя, покращення добробуту та забезпечення рівних можливостей для всіх мешканців. Розуміючи об'єктивність процесів урбанізації, зокрема, випереджаючого зростання великих і найбільших міст, міських агломерацій, важливо регулювати розвиток цих процесів, причому не локально, але в регіональному та національному рівнях. Такі перетворення не відбуваються спонтанно. Важливим також є розуміння перспективи й прогнозної політики стосовно розвитку міст, ставлення до землі, людей і фінансових ресурсів. Успішне місто має бачення майбутнього, планомірно розробляє заходи для його здійснення. Зауважимо, що акцент робиться не стільки на централізованому керівництві чи контролі, скільки на створенні ефективного механізму визначення майбутніх потреб, координації зусиль і пошуку оптимальних шляхів реалізації цілей за активної участі громади, бізнесу, органів влади та соціальних інституцій.

1.2. Передумови та структурні деформації економіки міст

Щоб міста виконували свою роль центрів економічного зростання, цим проблемам повинно бути знайдено рішення за допомогою ефективного інституційно-організаційного забезпечення. Окрім цього, інституційна складова є необхідною передумовою для ефективної інтеграції в європейський простір та адаптації національної моделі регіонального розвитку до сучасних європейських стандартів. Адже у 2025 році Україна досягла середнього рівня відповідності стандартам Європейського Союзу за главою 22 «Регіональна політика та структурні інструменти», отримавши оцінку 2,5 бала. Цей показник перевищує рівень Молдови, Грузії та Боснії і Герцеговини, однак поступається

⁷ Як ущільнюють Лондон. URL: <https://urbanforum.kz/strategic-plan-for-london> (дата звернення: 09.12.2025)

результатам Чорногорії, Албанії та Туреччини. Така динаміка свідчить, що попри наявний прогрес, система регіональної політики України все ще стикається зі значними структурними та інституційними обмеженнями, які стримують повну відповідність нормам і процедурним вимогам політики згуртованості ЄС.

Що важливо, урбанізовані системи потребують особливої уваги в системі стратегічних документів просторового та регіонального розвитку. Регіональна політика залишається в полі зору науковців і практиків, про що свідчить не тільки низка сучасних наукових публікацій, а й звіти Світового банку та ОЕСР, у яких продовжуються наукові дискусії щодо ефективності певного типу політик. Йдеться про еволюцію класичної політики згуртованості ЄС, спрямованої винятково на менш розвинені регіони, до моделі регіональної політики, орієнтованої на місцевий розвиток та проактивну політику (спрямована на підтримку всіх регіонів – не тільки відсталих, а й успішних регіонів, зокрема, міст і агломерацій як центрів зростання). Відповідно, нинішній підхід політики згуртованості ЄС тепер охоплює всі регіони, зокрема найбагатші та найрозвиненіші. Основна ідея - не лише зменшення регіональної нерівності, а формування мультиплікативного ефекту, коли зміцнення економіки міст сприяє підвищенню загальної економічної стійкості, інноваційності та конкурентоспроможності територій (*Cohesion Policy 2021–2027, 8th Cohesion Report*).

В Україні розвиток міст стримується низкою інституційних обмежень, які формують рамкові умови реалізації регіональної політики, зокрема маємо інституційний «розрив» у системі стратегічної документації. Два ключові стратегічні документи (Генеральна схема планування території України та Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 рр.) визначають головні цілі розвитку міст, але спираються на різні критерії та пріоритети, що створює додаткові труднощі в досягненні комплексності та узгодженості дій. У Генеральній схемі планування території України основний акцент зроблено на функціональній типізації міст, зокрема, у напрямках зміцнення економічної бази, стимулювання розвитку курортних і туристичних функцій, екологічного

оздоровлення територій, деконцентрації виробництва, розвитку соціальної інфраструктури тощо.

У Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 рр. зазначено, що об'єктом державної політики є агломерації (чисельністю населення від 200 тис. осіб і більше), великі міста (з чисельністю населення від 100 тис. осіб і більше), середні міста (від 50 до 100 тис. осіб), малі міста (з чисельністю населення до 50 тис. осіб), монофункціональні міста. Ключовим критерієм визначення пріоритетів є величина міста (рис. 1.1).



Рис. 1.1. Завдання перспективного розвитку населених пунктів в Україні

Джерело: згруповано автором^{8,9}

Такий підхід видається більш прагматичним, адже (незалежно від типу чи розміру населеного пункту) базові уявлення про комфорт життя та алгоритми вирішення щоденних проблем є подібними. Ефективні стратегії управління та розвитку можуть працювати як у містах-мільйонниках, так і у малих містах з населенням 50 тис. осіб, змінюючись лише за змістом, пріоритетами та акцентами, які відповідають конкретним потребам і викликам кожного міста. Проте зведення пріоритетів лише до кількісного показника позбавляє політику

⁸ Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 рр. Постанова Кабінету Міністрів України від 05 серпня 2020 року № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text>

⁹ Про Генеральну схему планування території України. Закон України № 3059-III від 07.02.2002 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14#Text>

просторового розвитку гнучкості й стратегічної глибини, оскільки ігноруються соціально-економічні трансформації, специфіка ринку праці та реальні виклики розвитку територій.

Окрім іншого, ідентифікація агломерацій вимагає детального аналізу та визначення критеріїв їх ідентифікації. В Україні агломерації фактично існують, однак вони не закріплені в нормативно-правовому полі як об'єкти державного регулювання. Доцільно запровадити підхід до класифікації міст, який би забезпечував узгодження з європейською практикою та дозволяв диференціювати інструменти підтримки міського розвитку відповідно до викликів повоєнного відновлення

Досі не вдалося подолати розірваного зв'язку між цілями соціально-економічного розвитку і дотриманням вимог містобудівної документації у процесі розроблення проєктів розвитку міст. Це зумовлено часовими, методологічними й організаційними аспектами, а також втратою актуальності містобудівної документації на всіх територіальних рівнях. Термін дії Генеральної схеми планування території України був визначений на період з 2001 до 2020 р.¹⁰. Після її завершення постала необхідність у розробленні нової Генеральної схеми планування¹¹. Схеми планування розроблені для всіх областей (на розрахунковий період до 2031 р.), наявні всі визначені законодавством підстави для їх оновлення, а саме: зміни в адміністративно-територіальному устрої, соціально-економічній ситуації, вимогах законодавства у сфері планування території; зміни, скасування і затвердження нових загальнодержавних програм (Палеха, 2020).

Ступінь забезпеченості населених пунктів генеральними планами є різним. Якщо обласні центри демонструють порівняно високі показники забезпеченості містобудівною документацією (70 % і 50 % відповідно), то для міст обласного

¹⁰ Про Генеральну схему планування території України. Закон України № 3059-III від 07.02.2002 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14#Text>

¹¹ Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» щодо Генеральної схеми планування території України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68587

та районного значення ці показники суттєво нижчі (48 % та 24 %¹² відповідно). Варто зважати на те, що генеральні плани населених пунктів, затверджені понад п'ять років тому, вже потребують проведення ретельного аналізу і внесення відповідних змін. Натомість стратегії розвитку здебільшого оновлюють частіше (кожні 4–5 років), що створює часову неузгодженість між цими двома типами документів.

Ще одна особливість полягає у процедурах їх узгодження та затвердження: стратегії розвитку проходять за більш простою процедурою, тоді як процес обговорення, погодження та затвердження містобудівної документації є значно складнішим і тривалішим.

Зміни в структурі документації, яку розробляють для розвитку територіальних громад, заклали основу для подолання розірваного зв'язку між цілями соціально-економічного розвитку і містобудівною діяльністю, а також створення фундаменту для реалізації завдань територіальних систем різного рівня. Нові види документації, що розробляють для управління територіями (Комплексний план просторового розвитку громади, Концепція інтегрованого розвитку громади та Стратегії розвитку громади), мають на меті об'єднати просторові, економічні, соціальні та інші міждисциплінарні пріоритети для розвитку та функціонування громад. Ці документи слід розробляти паралельно, узгоджуючи інтереси держави, регіону, бізнесу та населення. Важливо дотримуватись принципів цілісності території, взаємозв'язку показників ресурсного потенціалу та інтеграції з просторовим та соціально-економічним плануванням на державному й регіональному рівнях. Проте на практиці виникає складність у збалансуванні просторових і соціально-економічних взаємодій у розвитку міст через різні підходи до формування структури та змісту документів, а також використання різних вихідних даних для аналізу території. Особливо повільно відбувається розроблення Комплексних планів просторового розвитку громад, тоді як з 1 січня 2025 р. вони стають

¹² Доповідь Кабінету Міністрів України про стан реалізації Генеральної схеми планування території України за 2018 рік. URL: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/building/city-build/mistobuduvannya-ta-planuvannya-teritoriy/stan-realizatsiyi-generalnoyi-shemi-planuvannya-teritoriyi-ukrayini-za-2018-rik/attachment/monitoring-gsptu-za-2018-rik>

обов'язковою вимогою для реалізації проєктних пропозицій просторового розвитку громад. Відсутність містобудівної документації – це втрати рентного потенціалу, природних активів, можливості налагодити зв'язок між інвестиціями й вартістю землі.

Утворення територіальних громад на базі міст-обласних центрів унаслідок адміністративної реформи засвідчило їхню перевагу порівняно з іншими типами об'єднаних територіальних громад, у яких об'єдналися лише сільські територіальні одиниці. «Топ-10» спроможних громад, які здійснили найбільші перерахунки реверсних дотацій, припадає на міста-обласні центри, що становить 7,7 млрд грн. До них належить вісім громад, утворених на базі обласних центрів: Дніпровська, Львівська, Одеська, Вінницька та Полтавська міські громади. Щоправда, у 2025 році з першої десятки спроможних громад зникли такі промислові центри, як Харківська, Запорізька, Енергодарська та Маріупольська громади (рис. 1.2).

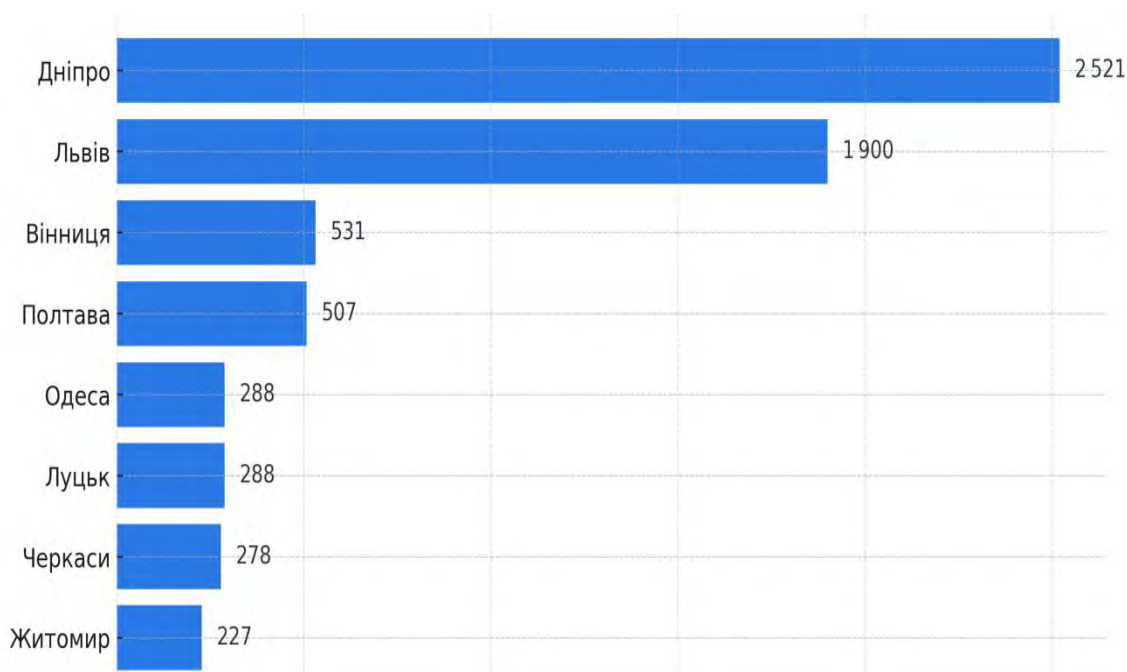


Рис. 1.2. Громади міст-обласних центрів за рівнем запланованих у 2025 році реверсних дотацій до державного бюджету, млн грн

Джерело: ТОП-10 спроможних громад України. URL: <https://www.chesno.org/post/6466/>

Проте не лише великі міста-обласні центри, але і малі та середні міста мають значний потенціал економічного зростання завдяки доступності до

більших ресурсів і перевагам перед іншими типами об'єднаних територіальних громад, у яких об'єдналися лише сільські територіальні громади. Досвід європейських країн свідчить, що близько 78 % ВВП ЄС формується за межами великих центральних міст¹³. Подібну тенденцію засвідчують і дані ОЕСР: у XXI столітті 73 % приросту економічного зростання припадало на регіони, що не належать до найбільших урбанізованих центрів¹⁴. Прикладами успішної трансформації таких міст є перетворення Ірландії з аграрної країни на одного з європейських лідерів інноваційної економіки; створення вакцини BioNTech у Майнці (місті середнього розміру в Німеччині); феномен німецьких «прихованих чемпіонів»; зростання IKEA у невеликому шведському місті Ельмгульт і розвиток Inditex у Галісії, регіоні Іспанії, який тривалий час вважали економічною периферією (Rodríguez-Pose, 2018; European Commission, 2023). В умовах децентралізації малі поселення отримують нові перспективи – виробництво екологічних продуктів як альтернатива новим агрохолдингам та розвиток нових форм рекреації. Збільшення дисперсності структури розселення, неефективний перерозподіл ресурсів на користь малих міст і селищ, їх відставання у соціально-економічному розвитку є чинником гальмування розвитку держави в цілому.

Не заперечуючи значення інституційно-організаційних змін, варто зазначити, що проблеми функціонування міст, а також рівень і якість життя їхніх мешканців значною мірою зумовлені політичною нестабільністю та економічними дисбалансами на різних територіальних рівнях. Військова агресія Російської Федерації проти України, розпочата 24 лютого 2022 року, стала масштабним шоком як для національної економіки, так і для кожного регіону, спричинивши значні руйнування та глибокі трансформаційні процеси у всіх сферах суспільного життя. Результатом негативних наслідків тривалих воєнних дій є втрата економічного потенціалу прифронтових та тиллових регіонів, руйнування об'єктів критичної інфраструктури і переорієнтація логістики, замінування територій, втрата активів і завдання значних

¹³ European Commission. (2022). *The Future of Cities – Opportunities, Challenges and the Way Forward*. Publications Office of the European Union.

¹⁴ OECD. (2020). *A Territorial Approach to the Sustainable Development Goals*. OECD Publishing. URL: <https://doi.org/10.1787/e6a0b211-en>

матеріальних збитків. В умовах війни простежуємо надмірну урбанізацію внаслідок вимушеного переселення та загрозливих змін у розміщенні продуктивних сил. Неможливо з високим ступенем точності спрогнозувати терміни завершення та остаточні наслідки цієї агресії. Стратегічні цілі держави у сфері урбанізації потребують суттєвого коригування з урахуванням умов воєнного часу, завдань післявоєнної відбудови та необхідності прискореної європейської інтеграції.

Демографічна криза та втрата людського капіталу. На тлі суттєвого скорочення загальної чисельності населення України упродовж 1990–2021 років — з 52,24 до 46,1 млн осіб — рівень урбанізації, навпаки, продемонстрував зростання і у 2021 році сягнув 69,7 %. Така динаміка відображає структурні зміни у розселенні населення та посилення ролі міст в умовах демографічного спаду. Визначальною тенденцією залишається поглиблення депопуляційних процесів, передусім унаслідок різкого зниження народжуваності. Усі міста-обласні центри (окрім м.Києва) зіткнулися з погіршенням відтворення населення, що звужує потенційні межі ділової активності та обмежує людський ресурс розвитку. Найбільш відчутні втрати демографічного потенціалу зафіксовані у Запоріжжі, Дніпрі, Кропивницькому та Миколаєві (рис. 1.3).

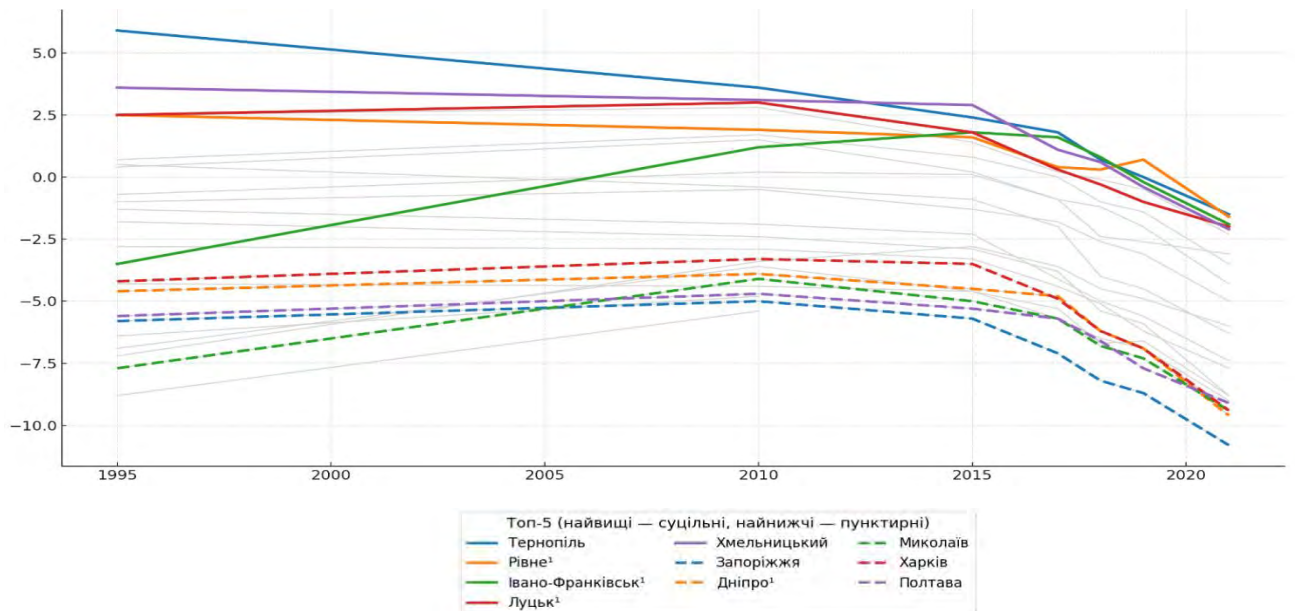


Рис. 1.3. Топ-5 міст-обласних центрів із найбільшим і найменшим коефіцієнтами приросту населення за 1995–2021 роки

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міста Львова 2011, 2019, 2020 років

Втрата людського капіталу є одним із ключових довготермінових ризиків для розвитку міст, що збільшить дисбаланс на ринку праці. За останні 15 років (2005–2020) зменшення студентського контингенту становило 30 % (рис. 1.4).

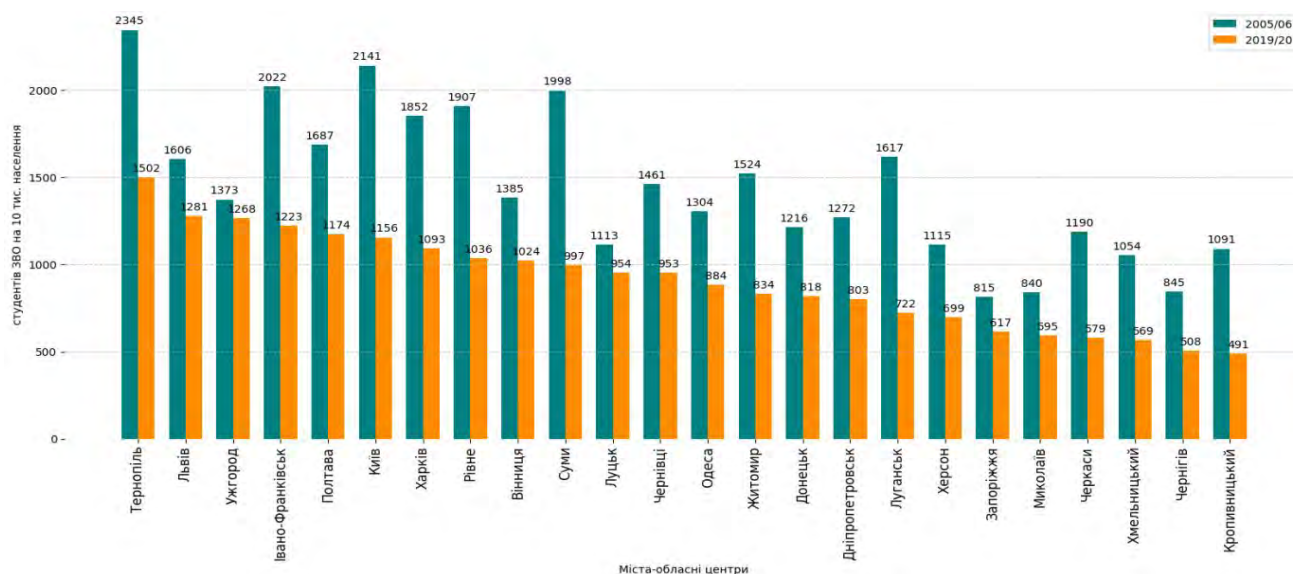


Рис. 1.4. Динаміка зміни кількості студентів ЗВО у містах України за період 2005–2020 років (осіб на 10 тис. населення)

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міста Львова 2011, 2019, 2020 років

Якщо до війни простежувався тренд збільшення міграційних потоків працездатних осіб із сільських територій до міст-обласних центрів, що давало змогу підтримувати працересурсний потенціал міст, то за період повномасштабної війни такі міста-мільйонники, як Дніпро, Запоріжжя та Харків зазнають найбільших втрат людського ресурсу. Однак не лише зниження чисельності населення, але й інші негативні демографічні тенденції, такі як масова вимушена еміграція; збільшення кількості людей з інвалідністю; підвищення смертності (як серед осіб, які безпосередньо беруть участь у бойових діях, так і осіб, що залишилися у зоні конфлікту), демографічне старіння тощо, суттєво впливають на соціально-економічну динаміку розвитку міст у майбутньому. Під час війни за кордон виїхала понад 7,7 млн людей активного, працездатного віку. Молодь віком 18–35 років становить значну частку мігрантів, переважно через прагнення здобути освіту, роботу або

безпечні умови проживання за кордоном¹⁵. Згідно з оцінками Національного банку України, чисельність робочої сили у віковій групі 15–70 років на початок 2024 р. зменшилася на понад чверть порівняно з 2021 р.¹⁶, а Міністерство економіки України оцінює дефіцит кадрів на ринку праці у майже 30 %¹⁷. Втрата людей працездатного віку означає безповоротну втрату трудових ресурсів (частина мешканців, які виїхали за межі України, наразі не мають наміру повертатися), підприємницьких та професійних компетенцій, які не можуть бути компенсовані лише інфраструктурними заходами з відбудови. Інший важливий чинник – забезпечення місцями праці чоловіків після бойових дій і повернення додому. Слід врахувати і суттєве збільшення кількості людей, які зазнали значних травм та ушкоджень. Уже розробляють програми адаптації ветеранів, перенавчання жінок для роботи на традиційно «чоловічих» посадах та стимулювання внутрішньої міграції. Тільки у разі зміни умов всередині країни можна сподіватися на повернення людей в Україну. Очікуване зростання частки населення старшого за працездатний вік потребуватиме трансформації економіки, насамперед у сфері послуг, а також нових підходів до пенсійного забезпечення, розселення та розвитку інфраструктури тощо. Важливо зосередитись на двох ключових чинниках – робочі місця та житло.

Втрата продуктивної спроможності. Перехід від моделі індустріального міста до нових типів міського розвитку, що триває в Україні вже понад три десятиліття, відбувався нерівномірно та супроводжувався значними соціально-економічними потрясіннями. Цей процес зумовив загострення демографічної кризи та посилення неконтрольованих міграційних потоків. Відбувається «функціональне видихання» міст, коли міста, втративши промисловість, не створили (не зберегли) функцій фінансових, дослідницьких, управлінських центрів. Розбудова їх «з нуля» неможлива. У

¹⁵ Deutsche Welle. (2024, July 11). Скорочення населення України: уряд вирішив протидіяти. DW. URL: <https://www.dw.com/uk/zagroza-skorocenna-naselenna-do-25-mln-kabmin-zatverdiv-demograficnu-strategiu/a-70387863>

¹⁶ Національний банк України. Інфляційний звіт. Квітень 2024 року. Київ: НБУ, 2024. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/IR_2024-Q2.pdf

¹⁷ Основні характеристики ринку праці України у першому півріччі 2024 року. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/sotsialna-polityka/osnovni-kharakterystyky-rynku-pratsi-ukrayiny-u-pershomu>

структурі промисловості багатьох міст і надалі головне місце посідають галузі виробничо-технічного призначення, ресурсоємні й екологічно небезпечні.

Кількість штатних працівників тільки за період 2010–2021 років зменшилась на 23 %¹⁸. Рівень середньомісячної заробітної плати у більшості міст-обласних центрів України (за винятком Києва) залишався нижчим за середній показник по країні, незважаючи на загальне зростання номінальних доходів населення. Це зважаючи на те, що середній рівень заробітної плати перевищив позначку в еквіваленті 500 дол. США тільки 2021 році, а у 2025 році досяг приблизно 600 дол. США в еквіваленті (рис. 1.5).

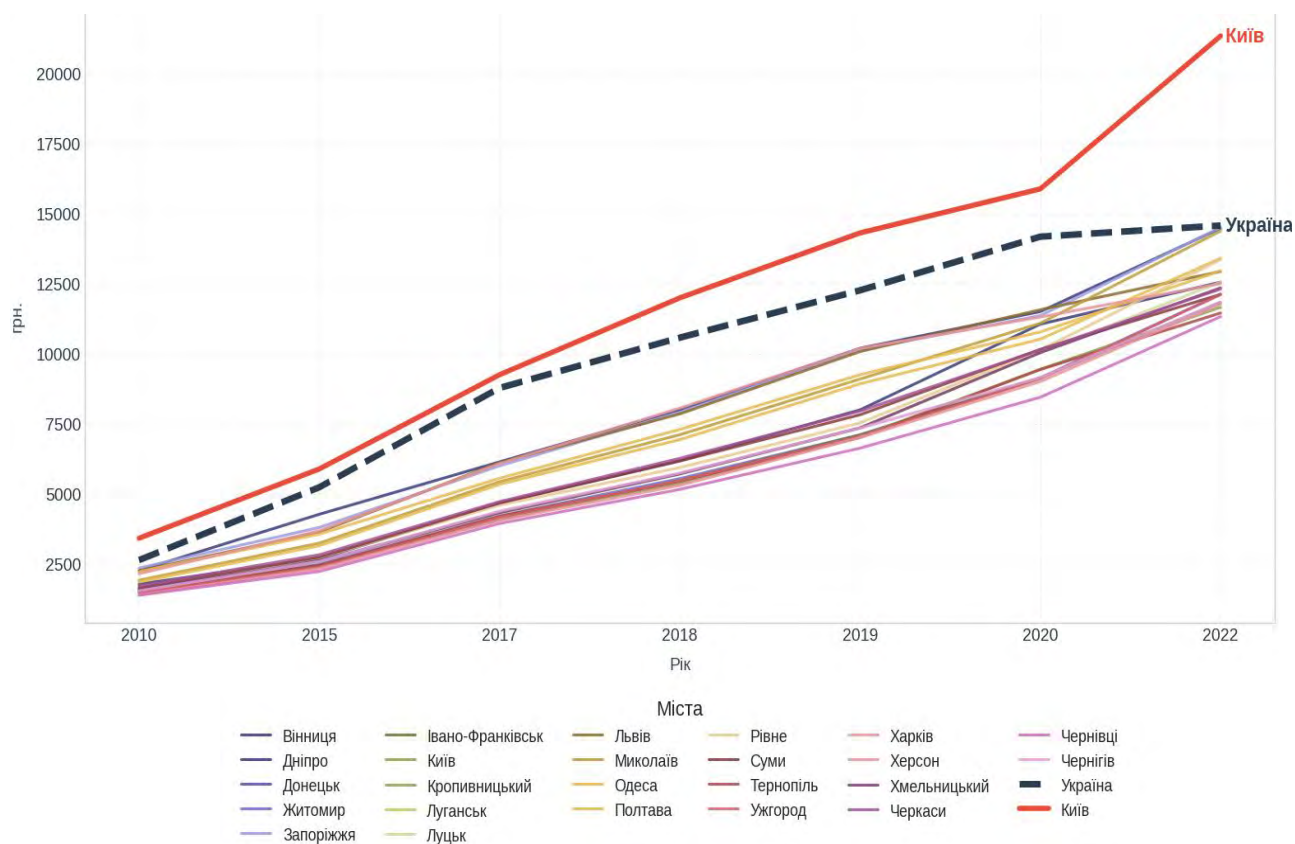


Рис. 1.5. Динаміки зміни середньомісячної заробітної плати в містах-обласних центрах

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міста Львова 2011, 2019, 2020 років

Швидкість і динаміка розвитку урбанізованих систем у довоєнний період була надто повільною й недостатньою для активізації процесу економічного зростання та реформування ключових галузей, навіть незважаючи на позитивну

¹⁸ Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міста Львова 2011, 2019, 2020 років.

економічну динаміку розвитку підприємницького потенціалу в містах (рис. 1.6). Парадоксально, однак, ці структурні деформації тривалий час не супроводжувалися пропорційним скороченням чисельності міського населення. Це пояснюється інтенсивним припливом населення до великих міст із малих міст і сільських територій. Як результат маємо «розрив зв'язків» між урбанізацією й рівнем життя – урбанізація зростає без економічного зростання країни.

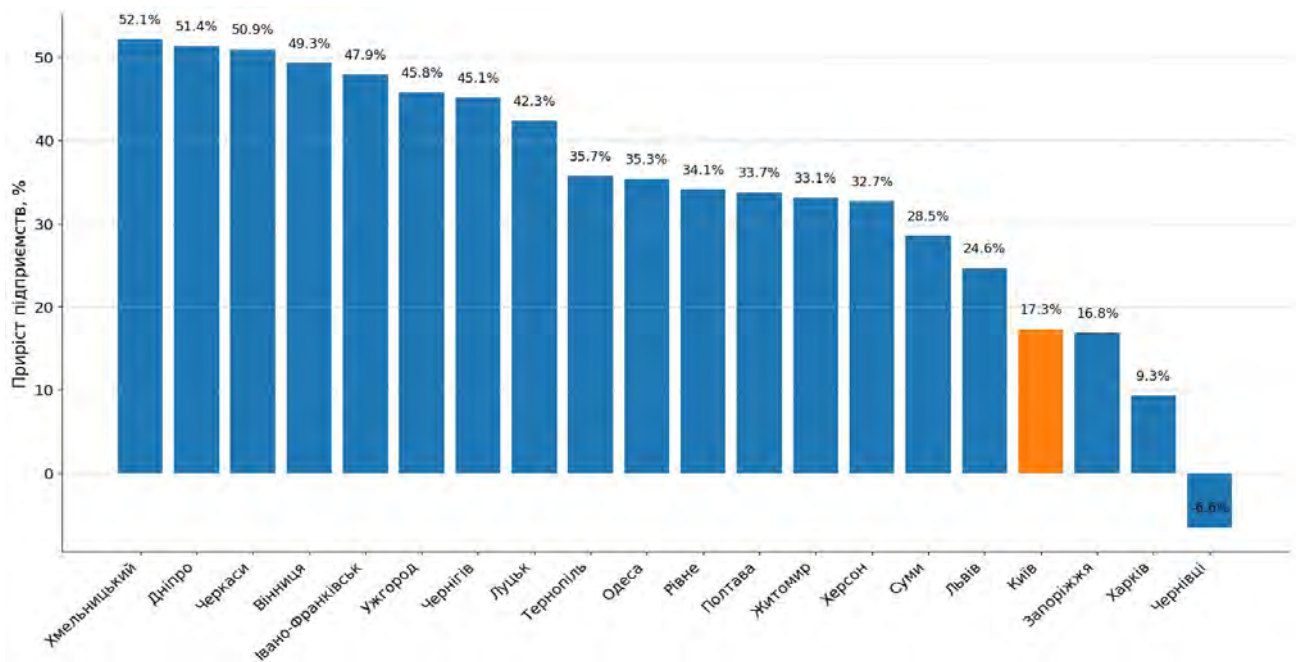


Рис. 1.6. Приріст кількості підприємств у містах-обласних центрах за період 1995–2021 років, %

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міст 2010 і 2020 років

Війна збільшила втрату економічного потенціалу міст і регіонів, що призведе до критичного рівня зниження продуктивної спроможності та зростання міжрегіональних відмінностей. Втрата виробничого потенціалу є особливо критичною для тих міст, які розташовані близько зони активних бойових дій, – Дніпро, Харків, Запоріжжя та Полтава. Найбільш постраждалою галуззю внаслідок воєнних дій є металургія, яка втратила понад 60 %¹⁹ своєї

¹⁹ Аналітика. СБ назвав галузі української промисловості, які найбільше постраждали від війни. URL: <https://www.fpsu.org.ua/materialy/25584-analotyka-sb-nazvav-haluzi-ukrainskoi-promyslovosti-iaki-naibilshe-postrazhdaly-vid-viiny.html>

капіталізації. Пошкоджені і зруйновані такі промислові підприємства, як ПрАТ «Металургійний комбінат Азовсталь», ПрАТ «ММК ім. Ілліча», ПАТ «Авдіївський коксохімічний завод», «Нібулон» та «Мотор Січ». Підприємства припиняють чи значно скорочують свою роботу через безпекові та логістичні проблеми, зокрема, перебої з постачанням енергоносіїв, відсутність оновлення обладнання, зменшення кількості кваліфікованих працівників, ускладнення постачання продукції на експорт. Причиною також є зменшення попиту та зниження доходів населення. Міста західного регіону (зокрема, Львів, Івано-Франківськ, Ужгород, Чернівці) належать до тилового регіону і, зважаючи на відносну безпеку, виконують функції забезпечення релокації підприємств та економічної стабільності.

Стійке від'ємне сальдо зовнішньої торгівлі протягом останніх 15 років (2005–2020 рр.) свідчить про високий рівень залежності економіки міст від імпорту у товарному секторі. Водночас експорт послуг, насамперед у галузях інформаційних технологій та транспорту, характеризувався стабільно позитивним сальдо, частково компенсуючи загальний дефіцит зовнішньоторговельного балансу. Однак така компенсація має обмежений характер і не здатна повною мірою нейтралізувати структурні дисбаланси міських економік. За цих умов зберігається асиметрія між високою експортною спроможністю окремих сервісних секторів та низькою конкурентоспроможністю більшості товарних виробництв. Сформована динаміка істотно обмежує потенціал структурної модернізації економіки, оскільки недостатня диверсифікація експорту та вузька номенклатура конкурентоспроможних товарів і послуг на міжнародних ринках знижують мультиплікативний ефект зовнішньоекономічної діяльності. Це, своєю чергою, стримує розвиток локальних виробництв і суміжних галузей, уповільнює зростання зайнятості, зменшує інвестиційну привабливість міських економік та обмежує можливості ефективного перерозподілу ресурсів на користь більш продуктивних і технологічно складних видів економічної діяльності. У довгостроковій перспективі такі процеси закріплюють модель екстенсивного

розвитку міст і ускладнюють їх перехід до інноваційно орієнтованої та експортно спроможної економіки (рис. 1.7).

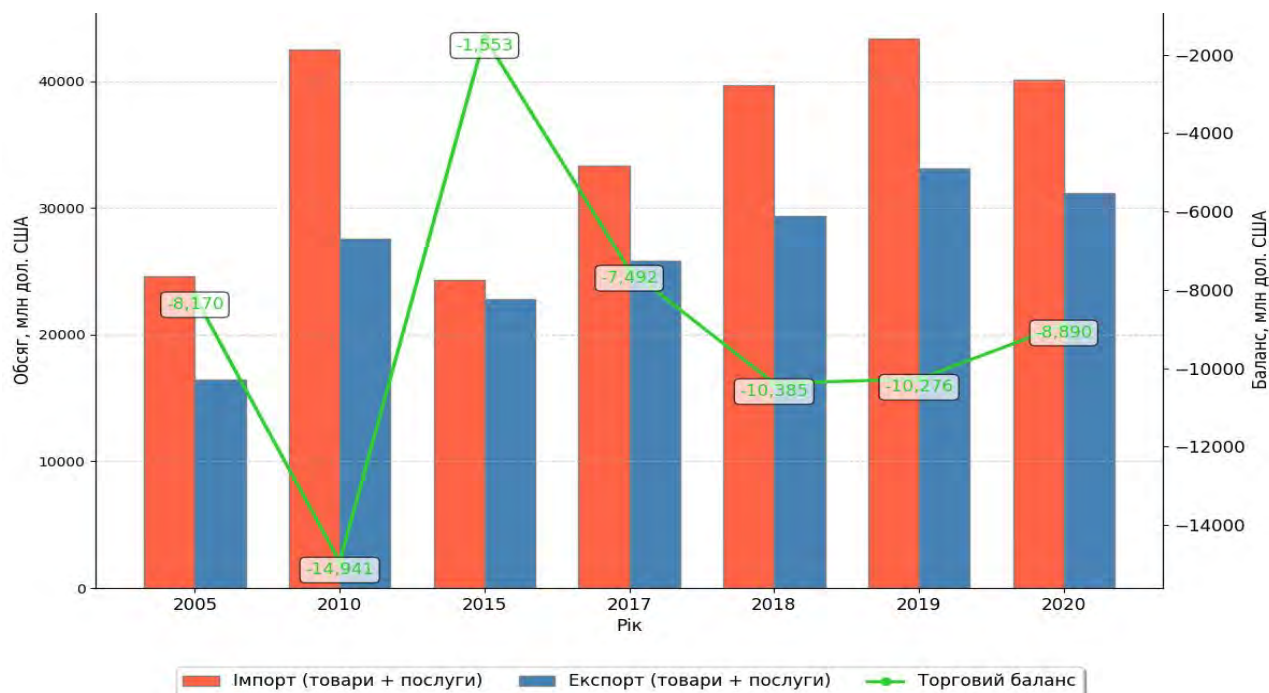


Рис. 1.7. Динаміка експорту-імпорту та торговий баланс міст-обласних центрів у 2005–2020 роках

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міст 2010 і 2020 років

Міста-обласні центри часто мають переваги щодо залучення інвестицій з огляду на наявність розвиненої інфраструктури та концентрацію людського капіталу, але демонструють виражену регіональну диференціацію. Так протягом останніх двадцяти п'яти років (1995–2021 рр.) середні темпи зведення житла в українських містах коливалися в межах 25–30 %. Водночас міста західних областей демонстрували стійке зростання обсягів житлового будівництва, тоді як у східних регіонах (Дніпро, Харків, Запоріжжя) після 2015 року спостерігалось скорочення введення житла в експлуатацію на 30–60 %. У низці міст, зокрема в Донецьку та Луганську, житлове будівництво фактично припинилося. Найбільші обсяги інвестицій у житлове будівництво були сконцентровані в Києві, Львові та Одесі (2013–2021), що призвело до формування міграційних потоків та зростання ролі цих міст в Україні (рис. 1.8).

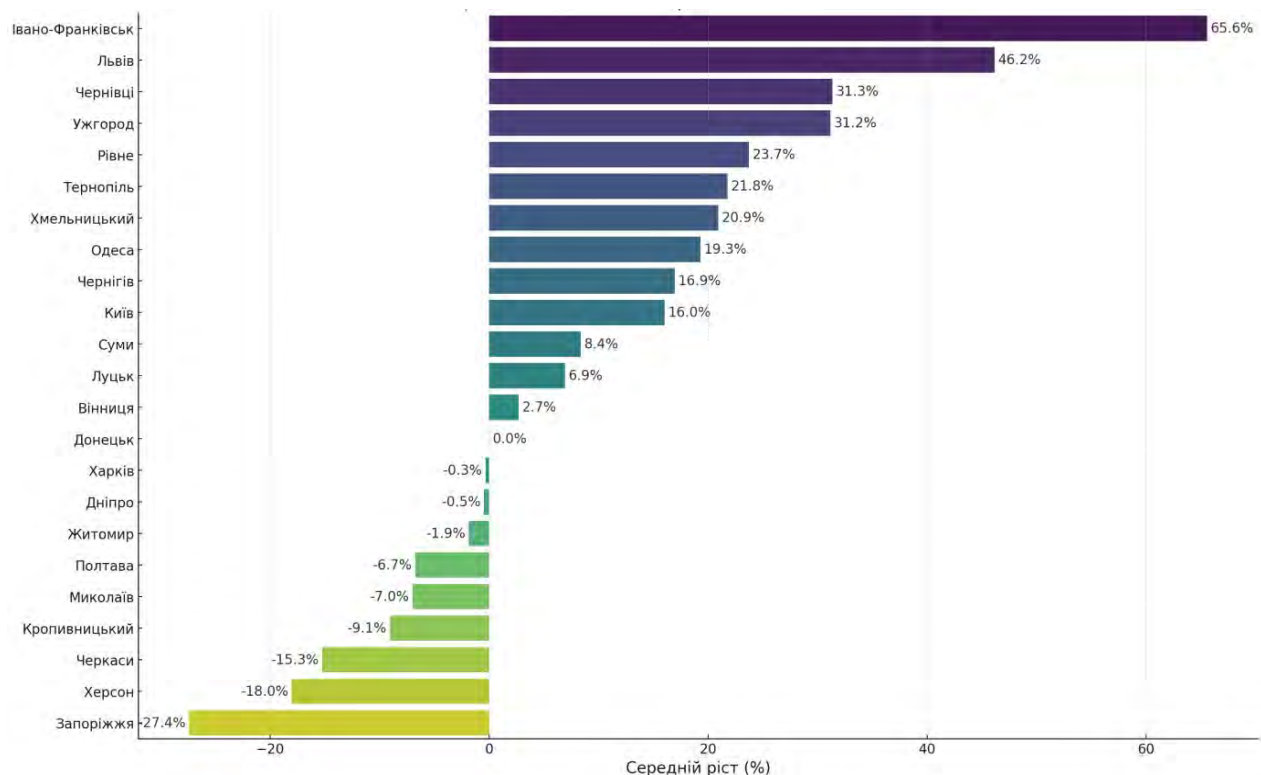


Рис. 1.8. Середнє відсоткове зростання житлового будівництва у містах-обласних центрах України за період 1995–2023 років, %

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міст 2010 і 2020 років

Трансформації забудованих земель та порушення функціональної структури міст. За період 2000–2021 років площа земель сільських населених пунктів зросла майже утричі, тоді як площа міських поселень – лише на 25 %²⁰. Розширення сільських територій відбувалося переважно у приміських зонах великих міст, насамперед Києва, Львова внаслідок переведення сільськогосподарських угідь у категорію забудованих земель. За умов від’ємного демографічного приросту така динаміка спричиняє неефективне використання земельних ресурсів і надмірні витрати на утримання та експлуатацію транспортної й інженерної інфраструктури (рис. 1.9).

²⁰ Доповідь Кабінету Міністрів України про стан реалізації Генеральної схеми планування території України за 2018 рік. URL: <https://www.minregion.gov.ua/napryamki-diyalnosti/building/city-build/mistobuduvannya-ta-planuvannya-teritoriy/stan-realizatsiyi-generalnoyi-shemi-planuvannya-teritoriyi-ukrayini-za-2018-rik/attachment/monitoring-gsptu-za-2018-rik>

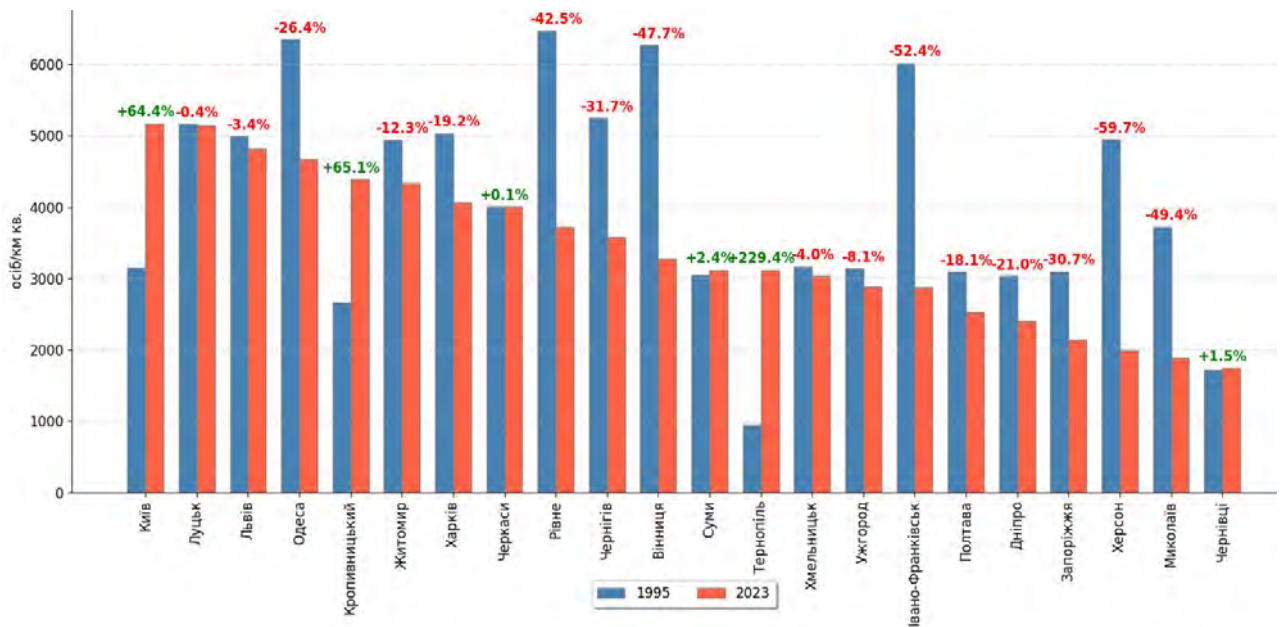


Рис. 1.9. Зміна щільності населення міст-обласних центрів України за період 1995–2023 років, %

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників міст-обласних центрів України. Статистичні щорічники міст Львова, Чернігова та ін. 2010 і 2020 років

Водночас простежується ущільнення та збільшення висотності забудови територій зі сформованою архітектурною структурою, що призводить до просторового безладу та зменшення громадських просторів. Особливо гостро ця проблема виявляється у зонах з високою історико-культурною цінністю, де виникає необхідність регламентування поверховості та архітектурних параметрів нових житлових будівель у межах, прилеглих до охоронних зон історичних центрів міст. За оцінками урбаністів, які подають фахову оцінку тим процесам, що відбуваються у просторі міст, «містобудівний процес перетворюється в процес освоєння під забудову окремих майданчиків. Якщо замість процесу формування повноцінного міського середовища відбувається будівництво квадратних метрів, це не тільки порушує століттями, яка складається логіку міського розвитку, але, в кінцевому рахунку, негативно позначається на економіці. Надмірне переущільнення найбільш привабливих для інвестицій територій міст веде до неминучої втрати цієї самої привабливості для потенційних споживачів через зниження культурологічних, естетичних і екологічних якостей середовища, скорочення площ зелених

насаджень, ускладнення пересування транспортних засобів, умов паркування, відповідно, зниження прибутковості від створюваної нерухомості, про що свідчать численні приклади і у нас, і за кордоном» (Габрель, 2018; Дьомін, 2017; Габрель, 2018; Ключниченко, 1999, 2003).

Проблема порушення функціональної структури міст виявляється через втрату містобудівної культури, погіршення екологічних умов та ускладнення збереження історичної спадщини. В результаті виокремлюються простори з високою функціональною, суспільною та естетичною привабливістю та території з низьким рівнем атрактивності. Зокрема, території колишніх промислових комплексів, розташованих у межах міста, втрачають первинне призначення, що спричиняє суперечності між потребами мешканців та наявною міською структурою. Історичні центри міст переживають функціонально-просторову кризу, яка полягає у втраті ними містоутворювальних функцій: житлової, торгової, послуг, а також функцій вищого рівня (адміністративної й промислової), але зростає роль громадського простору та підвищення його «атракційності» (Габрель, 2018).

У державі не вироблена єдина урбаністична політика й нові ідеї урбанізації. Високі темпи житлового будівництва у великих містах тилової зони України ведуть до збільшення невпорядкованості простору, неконтрольованого «розповзання» міст, відповідно – втрати образу міст та погіршення умов до інтеграції мешканців і середовища. Ефективна просторова політика в країні розпочинається з реалізації великих інфраструктурних проєктів відповідно до вимог ефективної гуманітарної й безпекової політики.

Аналізуючи зміни у використанні простору міст, слід зазначити, що у містобудуванні більше простежується інерційність процесів, аніж, наприклад, в економіці, оскільки просторові зміни відбуваються у тривалому часі. Тому «елітні» райони не так швидко з'являються на тлі монотонних типових споруджень радянського періоду. Окрім того, за їхньою новизною часто приховані значні вади в якості будівництва, а архітектурні рішення не вирізняються оригінальністю. Зважаючи на це, наші «клапти» не надто впадають в очі, хоча тенденція щодо поляризації у просторі простежується.

Проте загалом в українських містах, зважаючи на отриману в спадок систему розселення, за якої в одному районі мешкали заможніші та бідніші (відмінність між ними не була вже надто відчутною), а також завдяки доступній і розвинутій соціальній інфраструктурі, ми поки що уникнули строгого поділу на престижні та непрестижні райони. Соціальна сегрегація досить слабка, що є позитивним чинником, оскільки немає умов для утворення «гетто», які небезпечні не тільки низькою якістю життя, але й значними соціальними проблемами.

Характеризуючи просторові зміни під впливом урбанізаційних процесів у країні, слід особливу увагу звернути увагу на формування агломераційних просторів навколо міст-обласних центрів. Вони становлять компактно розвинуту сукупність поселень, що групуються навколо одного або кількох центрів та об'єднуються різноманітними інтенсивними зв'язками, формуючи складну і динамічну суспільно-територіальну систему. За словами професора, доктора архітектури М. Дьоміна, «агломерація – це територіальна концентрація багатьох поселень, які фактично зрослися між собою у безперервний, неструктурований ні юридично, ні організаційно, ні планувально неформований простір – урбанізований ареал» (Дьомін, Маршал & Габрель, 2019). Навели саме це визначення, щоб акцентувати на стихійному формуванні агломерацій у процесі, на який впливає дуже багато чинників. Проблема управління розвитком міських агломерацій потребує державного законодавчого та містобудівного регулювання, зокрема, визначення принципів і механізмів регулювання відносин територіальних громад в межах міських агломерацій, гарантій і відповідальності учасників міської агломерації, а також форми їх підтримки державою.

Транспортна інфраструктура. Рівень автомобілізації населення міст за останні 30 років зріс щонайменше втричі (зі 100 до понад 300 автомобілів на 1000 мешканців). Найвищий показник зафіксовано у місті Київ – 407 автомобілів на 1000 жителів. За цим показником місто посідає 3-тє місце у світі за рівнем заторів (56 %). Серед інших українських міст такі: Одеса – 6-те місце

(51 %), Харків – 12-те (46 %), Дніпро – 25-те (40 %) ²¹. Транспортна інфраструктура в умовах постійного зростання рівня автомобілізації вимагатиме формування системи транспортних комунікацій та споруд усіх видів, здатних забезпечувати функціональну цілісність і соціально-економічні взаємозв'язки в межах міст, між собою, іншими населеними пунктами та об'єктами відповідної системи розселення. Це першочергове завдання, вирішення якого впливає на функціонування і розвиток всієї системи міста. Низька транспортна доступність міських територій, затори на дорогах, дефіцит автостоянок у великих містах – це зростання витрат часу на пересування, зниження мобільності населення. Отже, зменшується не лише життєвий комфорт, але й продуктивність людської діяльності. Громадський транспорт з позицій екологічного впливу на природне довкілля й енергозатрат є найефективніший, тому в умовах енергетичної кризи та обмеженості певних енергоресурсів, складності екологічної ситуації в містах повинна проводитись протекціоністська політика стосовно його розвитку. Орієнтовні потреби у фінансуванні проєктів, передбачених Планом відновлення України на період 2022–2026 рр. у секторах автомобільного та міського електричного транспорту, автомобільних доріг і дорожнього господарства, становлять близько 993 млрд грн ²². Такий обсяг інвестицій відображає масштаб інфраструктурних втрат та необхідність системної модернізації транспортної мережі в містах в умовах післявоєнного відновлення.

Зношеність мереж у сфері водопостачання, каналізації та поводження з відходами становить 60,5 %. Аварійними є 33 % ²³ водопровідних мереж. Технологічні витрати води в системах централізованого водопостачання становили 35 % відсотків поданої води у мережу. Кількість застарілих і непрацюючих ліфтів у житлових будинках міст щороку збільшується на 3–4 %.

²¹ RBC-Ukraine. (2024, July 9). Скільки авто насправді в Україні? Чому точні дані не називають і які можуть бути наслідки. *RBC-Ukraine*. URL: <https://auto.rbc.ua/rus/news/-skilki-vsogo-ukrayini-mashin-chomu-mozhna-1750949039.html>

²² Залучення інвестицій у відбудову транспортної галузі в Україні. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/zaluchennya-investytsiy-u-vidbudovu-transportnoyi-haluzi-v-ukrayini>

²³ План відновлення України. Матеріали робочої групи «Інфраструктура та транспорт». — Київ, 2022.

Нерідко простежується перевантаження цих ліній і підстанцій, зношеність інфраструктурних мереж, що потребує проведення системи реконструкції застарілих систем.

В умовах війни зростає значення таких чинників, як розвиток критичної інфраструктури, забезпечення стійкості логістичних і постачальних ланцюгів, а також ефективне управління ключовими об'єктами транспортної, енергетичної та цифрової інфраструктури. У містах, розташованих у безпосередній близькості до зони бойових дій, критична інфраструктура виконує функцію елементів оборонної стійкості. Це зумовлює потребу у підвищеній політичній та управлінській увазі до таких територій, адже в умовах нестабільності вони можуть перетворюватися на потенційні зони ризику на кордонах України.

Нові акценти якості життя. Пріоритети мешканців щодо якості життя у довоєнний період можна простежити на основі результатів міжнародних рейтингів. Згідно з Глобальним індексом якості життя, підготовленим *Economist Intelligence Unit (EIU)* у 2023 році, якість життя мешканців міст оцінювали за такими критеріями: стабільність, охорона здоров'я, культура та довкілля, освіта, інфраструктура. За результатами оцінювання Відень посів 1-ше місце серед найбільш комфортних для життя міст світу, що зумовлено поєднанням високого рівня політичної та соціальної стабільності, розвиненої культурної інфраструктури й дозвілєвих можливостей, надійності транспортної та комунальної інфраструктури, а також високої якості освітніх і медичних послуг. До п'ятірки лідерів також увійшли три європейські міста – Копенгаген, Цюрих і Женева, які вирізняються компактністю міського простору, нижчим рівнем злочинності, помірною транспортною завантаженістю та загалом вищим рівнем комфортності проживання (*Economist Intelligence Unit*, 2023).

Аналіз міжнародних рейтингів має важливе значення для розуміння ключових чинників успішності міст. Для українських міст, особливо в умовах воєнного стану та післявоєнного відновлення, результати *Economist Intelligence Unit* можуть слугувати орієнтиром у розробленні комплексних програм підвищення якості життя, спрямованих на збільшення соціальної згуртованості,

модернізацію інфраструктури, поліпшення доступу до послуг і створення безпечного, комфортного середовища для мешканців.

Рейтинг комфортності українських міст, який щорічно укладає журнал «Фокус», свідчить, що економічні показники хоча й залишаються важливими, не є визначальними без урахування соціальних та екологічних чинників. Аналіз результатів рейтингу демонструє, що збалансований розвиток міського середовища передбачає не лише зростання економічної активності, а й підвищення рівня безпеки, доступності житла, якості навколишнього середовища та соціальної інфраструктури. Приклади окремих міст ілюструють специфіку їхнього позиціонування: Хмельницький вирізняється високим рівнем безпеки та доступністю житла; Київ – інвестиційною привабливістю та сприятливим співвідношенням доходів і витрат населення; Чернівці – екологічною чистотою та привабливим міським середовищем; Івано-Франківськ – підвищеним рівнем безпеки та якістю громадських просторів (Фокус, 2020). Пандемія COVID-19 актуалізувала значення доступності медичних послуг і соціальної стабільності, що мають бути інтегровані у просторову політику та стратегії розвитку міст. Зазначене акцентує на необхідності переходу від вузькоекономічних підходів до багатовимірного оцінювання якості життя, яке враховує соціальну згуртованість, екологічну стійкість і функціональну збалансованість міського простору.

Серед важливих елементів якості життя особливу роль відіграє рівень прозорості місцевої влади, за якого громадянам забезпечується право та реальна здатність мати доступ до інформації, розуміння ними процесу ухвалення рішень через залученість до вироблення та імплементації політик, а органи влади, усвідомлюючи важливість відкриття інформації і залучення громадськості, проактивні в цьому процесі. За даними Індексу сприйняття корупції (CPI) за 2021 рік, Україна посіла 122-ге місце серед 180 країн світу, що значно нижче за середні показники держав ОЕСР та Європейського Союзу (Transparency International Ukraine, 2021). Високий рівень корупції становить критичну загрозу для євроінтеграційних амбіцій України, обмежує можливості отримання масштабної міжнародної допомоги та інвестицій, необхідних для

післявоєнної відбудови. На локальному рівні низький рівень залучення населення та недостатня інформованість громадян щодо процесів прийняття рішень нерідко спричиняють соціальні конфлікти та напруженість у містах.

Однак наявні рейтинги не здатні повною мірою відобразити усю багатоманітність викликів і завдань, що постають перед системою забезпечення якості життя у містах. Сучасні трансформації у суспільних пріоритетах актуалізують потребу в розширенні спектра заходів, спрямованих на формування якісного міського середовища. Особливе значення в цьому контексті набувають безпекові чинники, які дедалі більше визнають фундаментальними складовими сталого розвитку суспільства та держави. Для мешканців міст, розташованих поблизу лінії фронту, критично важливими є різні виміри безпеки (воєнна, терористична, громадська, санітарно-епідеміологічна і техногенна). Однією з основних загроз є територіальна близькість до лінії фронту, що зумовлює пріоритетність заходів щодо воєнної та терористичної безпеки, пов'язаних із систематичними обстрілами та забрудненням територій вибухонебезпечними предметами. Додатковим ускладнювальним чинником є загроза громадській безпеці, зокрема, підвищений ризик диверсійно-терористичних актів з боку осіб, які нелегально перебувають на деокупованих територіях. Актуальна й мінна небезпека, оскільки значні площі залишаються забрудненими нерозірваними боєприпасами. Водночас у процесі відновлення особливої уваги потребує врахування унікальних потреб населення, передусім у сфері доступності реабілітаційних центрів та спеціалізованих соціально-медичних послуг²⁴, зокрема у Херсоні²⁵.

Серед множини аспектів якості життя визначальним для мешканців міст є чинник доступності житла. Саме житло – фундаментальна цінність людини. Воно виконує соціальну й економічну функції, визначає матеріальні й суспільні умови, в яких живе людина. Якість житла, його площа та розміщення є умовами

²⁴ Як Ягідне (не) відбудовується через три роки після окупації. URL: <https://www.dw.com/uk/ak-agidne-ne-vidbudovuetsa-cerez-tri-roki-pisla-okupacii-21022025/video-71641038>

²⁵ Суспільне Херсон «Херсон під час та після окупації. Історії людей, які три роки повномасштабної війни залишаються у місті». URL: <https://suspilne.media/kherson/954455-heron-pid-cas-ta-pisla-okupacii-istorii-ludej-aki-tri-roki-povnomasstabnoi-vijni-zalisautsa-u-misti>

функціонування особи, сім'ї та спільноти (суспільства). Втрату житла й до війни більшість українських родин сприймали як неприпустиму, адже житло традиційно розглядали не лише як матеріальний актив, але й як ключовий елемент соціальної стабільності. За час збройної агресії росії було зруйновано та пошкоджено понад 200 тис. будинків, що підтверджують супутникові дані, проаналізовані виданням *The New York Times*²⁶. Найбільших руйнувань зазнали Донецька, Луганська, Запорізька, Сумська, Херсонська, Чернігівська та Київська області. Житло і якісна соціальна інфраструктура – це також ключовий чинник повернення людей до попередніх місць проживання.

Ще більш важливим питанням є доступність житла. За останні 30 років вплив держави на розв'язання житлової проблеми був мінімальним. Відмовившись від попередніх форм фінансування житлового будівництва, держава водночас зняла обмеження (організаційні, правові) щодо участі громадян у вирішенні потреб житла. Перехід на засади ринкової економіки стосовно житла зумовив: зростання реальних затрат на житлове будівництво й вартості ділянок під забудову; появу нової групи інвесторів, що споруджують житло для оренди чи продажу. Але рівень доступності житла залишається низьким. Результати дослідження британської аналітичної групи *Roofing Megastore* (2021) демонструють, що Україна має один із найнижчих рівнів доступності житла в Європі. Серед 109 проаналізованих країн Україна не увійшла навіть до переліку 50 із найвищими показниками житлової доступності. Для придбання житла середнього класу українським громадянам у середньому потрібно приблизно 17²⁷ років нагромаджень за умови використання всієї річної зарплати.

Не кращою була й ситуація з орендою (рис. 1.10). Загальноприйнятим вважається, що витрати на оренду житла не мають перевищувати 30 % від доходу домогосподарства. Україна має найвищу частку витрат на житло від

²⁶ Економічна правда (2024, 5 червня). Росія пошкодила понад 200 тисяч будинків за час війни в Україні. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2024/06/5/714706/>

²⁷ Коефіцієнт доступності житла в цьому дослідженні – скільки років доведеться відкладати річну зарплату для купівлі будинку площею 100 квадратних метрів. 24 Канал. *Нерухомість*. URL: https://realestate.24tv.ua/analitiki-nazvali-naydostupnishii-krayini-dlya-kupivli-zhitla_n1796845/amp (дата звернення: 15.10.2025).

доходу серед наведених країн, перевищуючи 40 %, що значно вище за середні по країнах-сусідах і ЄС (близько 20–30 %). Польща, Словаччина, Угорщина та Румунія демонструють стабільне зростання у межах 20–30 % витрат. Водночас на початок 2022 року середня вартість оренди квартири в Україні становила від 4290 грн, що відповідало 30,6 % від середньої заробітної плати 2021 року. У місті Києві ситуація була ще складнішою: оренда квартири коштувала від 8500 грн, або 41,3 % від середньої заробітної плати по місту (20 558 грн у 2021 році).

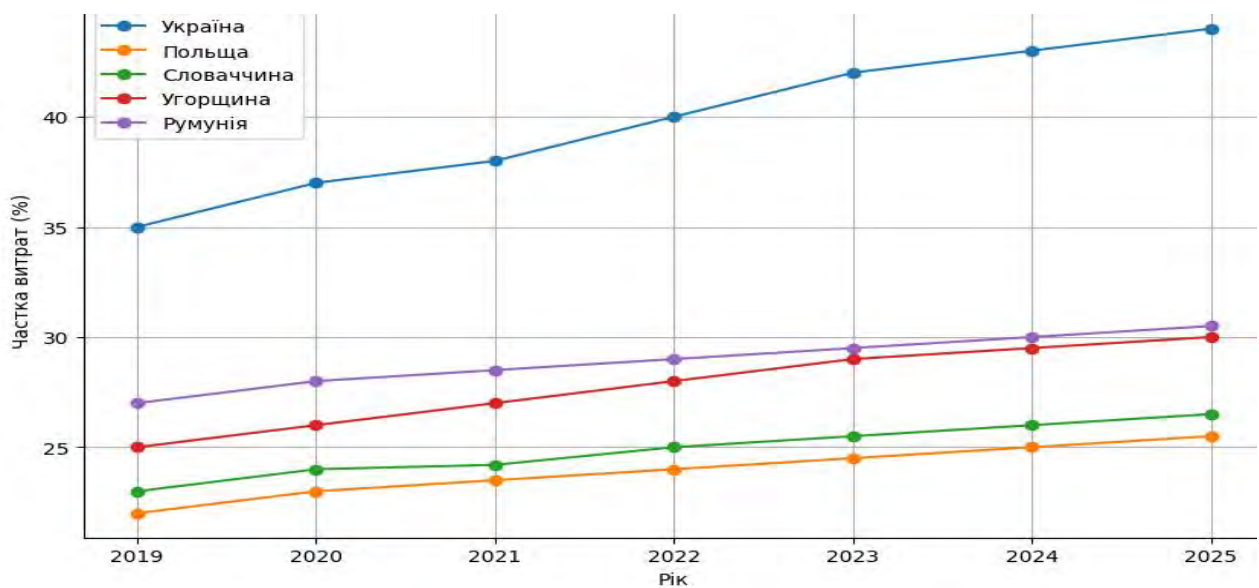


Рис. 1.10. Частка витрат на оренду житла від доходу у 2024 році

Джерело: Ціни на купівлю нерухомості в Україні 2024: скільки коштує купити квартиру.

URL: <https://visitukraine.today>

Порушення екологічних вимог та ресурсна залежність. Більшість міст-обласних центрів демонструють суттєве зменшення викидів забруднювальних речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел за останні 25 років (рис. 1.11). Проте слід зауважити, що такі промислові центри, як Маріуполь, Кривий Ріг, Миколаїв, Дніпро, Запоріжжя, Полтава, Краматорськ та Кременчук, де розташовані металургійні, коксохімічні та гірничодобувні підприємства, мають найвищий рівень токсичних сполук у складі забруднювачів атмосферного повітря. За останні 30 років серед міст з найгіршою якістю повітря у 2023 році лідирували Запоріжжя, Дніпро, Київ, Одеса.

Варто зауважити, що збільшуються обсяги викидів в атмосферне повітря від транспорту (40 % усіх викидів). Щодо рухомих джерел забруднення, то найвищі рівні викидів зазначених хімічних речовин виявляють у Дніпропетровській, Одеській, Львівській, Київській, Полтавській, Харківській областях та у місті Києві. Такі показники пояснюють високою концентрацією автотранспорту в цих регіонах, які є провідними діловими та економічними центрами України (Tugos та ін., 2023). В окремих містах, наприклад у Києві та Львові, викиди в атмосферне повітря від автомобільного транспорту становлять 95 %²⁸ (рис. 1.12). Зокрема, Київ у 2023 році посів 26-те місце у світовому рейтингу IQAir World Air Quality Report, опинившись між Мадридом та Токіо²⁹.

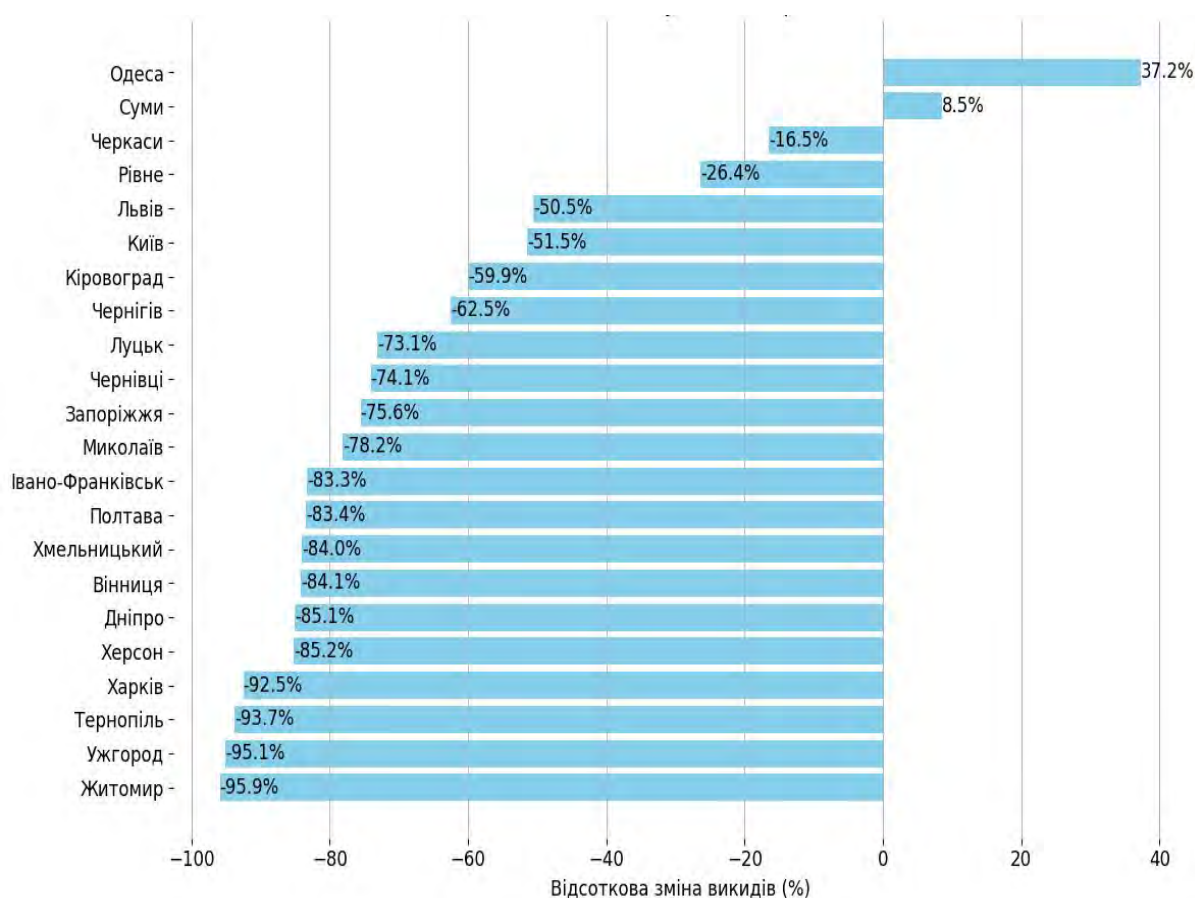


Рис. 1.11. Зміна викидів шкідливих речовин у містах-обласних центрах за період 1995–2021 років, %

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників обласних центрів України. Статистичні щорічники міст 1995, 2010 і 2020 років

²⁸ За рік Україна втратила 17 позицій у світовому рейтингу якості повітря. URL: <https://focus.ua/uk/ukraine/477997-na-odnom-dyhanii-kak-romyshlennost-avtomobili-i-smena-vremen-goda-vliyayut-na-chistotu-vozduha>

²⁹ Якість повітря у Києві. URL: <https://www.iqair.com/ukraine/kyiv/kyiv-c>

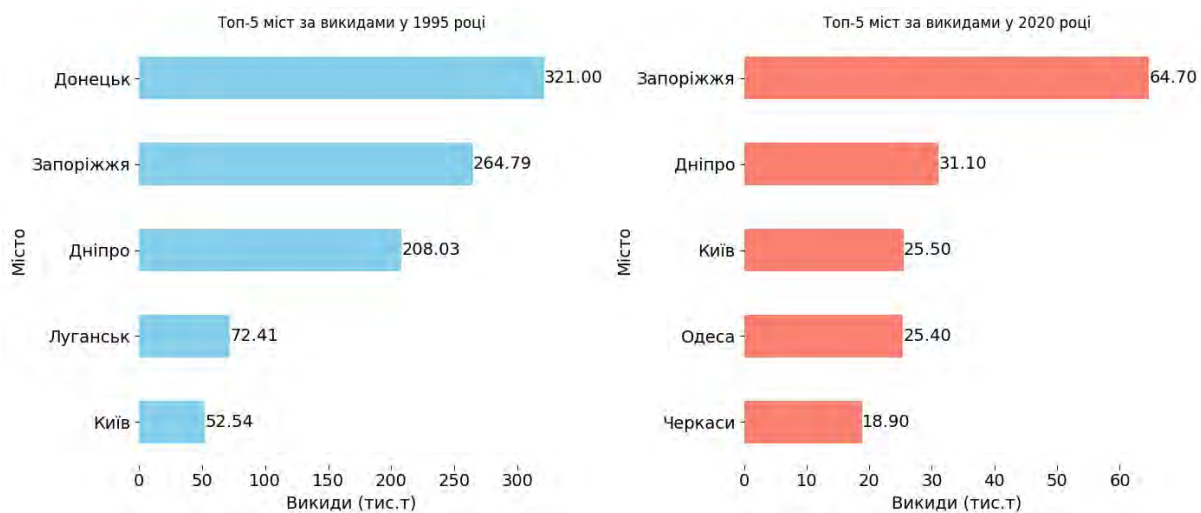


Рис. 1.12. Зміна викидів шкідливих речовин у містах-обласних центрах за період 1995–2021 років

Джерело: Порівняння основних соціально-економічних показників міст-обласних центрів України. Статистичні щорічники міст Львова, Чернігова 1995, 2010 і 2020 років

Незважаючи на загальну тенденцію до зниження рівня забруднення повітря, Україна демонструє позитивну динаміку у світових рейтингах якості повітря. Згідно з даними *IQAir AirVisual* (2019–2023), країна перемістилася із 43-го місця серед найбільш забруднених країн світу на 107-ме місце у 2023 році, що свідчить про певні зрушення у сфері екологічного моніторингу та державної політики у галузі довкілля. Водночас дослідження рівня забруднення твердими частинками *PM2.5*, проведені Програмою розвитку ООН (ПРООН) у 2019–2020 роках у найбільш індустріалізованих та екологічно навантажених містах України (Києві, Одесі, Дніпрі, Запоріжжі, Львові, Кривому Розі та Маріуполі), засвідчили перевищення граничних орієнтовних значень Всесвітньої організації охорони здоров'я (5 мкг/м^3) у 2,5–4,7 рази (Turos et al., 2022; 2023). Такі показники підтверджують, що проблема забруднення повітря в українських містах залишається актуальною і потребує системних дій, зокрема, у сфері енергетичного переходу, модернізації транспорту та зменшення викидів у промисловості (Turos et al., 2022; 2023).

Зміна клімату порушує питання розподілу та доступу до водних ресурсів. У 2019 році в Україні простежувалось найбільше проявів та наслідків зміни клімату, зокрема аномально тепла зима, що призвела до критично низького рівня водності річок. У 2020 році було зафіксовано найвищу середньорічну температуру за останні 50 років (НІСД, 2020)³⁰. Беручи до уваги вимоги у сфері екологічної політики у найближчі десятиліття, міста мають трансформуватися у кліматично нейтральні системи, зменшити «екологічний відбиток» своєї діяльності й адаптуватися до наслідків неминучого глобального потепління. Досягнення цих цілей потребує комплексної трансформації міської інфраструктури та значних інвестицій у громадський транспорт, модернізацію систем водопостачання й водовідведення, розвиток відновлюваної енергетики, енергоефективних будівель і зелених громадських просторів. Одним із найвагоміших бар'єрів сталого розвитку українських міст є низький рівень енергоефективності житлового фонду. Станом на 2021 рік близько 80 %³¹ житлових будівель класифіковано як енергонеефективні, тоді як потенціал скорочення енергоспоживання оцінюють на рівні 42 % (*Ministry of Economy of Ukraine, 2024a*). Цей показник свідчить про нагальну потребу в масштабній модернізації теплових мереж із переходом до альтернативних джерел енергії. Понад 90 % тепла у системі централізованого постачання виробляється з природного газу, що становить приблизно чверть загального газоспоживання країни^{32,33}. Така залежність від викопного палива є критичним викликом для процесу декарбонізації та досягнення кліматичних цілей України. Крім цього, зі зміною клімату техногенні елементи навколишнього середовища, спроектовані для попередніх кліматичних умов, можуть виявитися непридатними. Наприклад, дренажні труби, призначені для відведення поверхневих вод після сильних

³⁰ Національний інститут стратегічних досліджень. (2020). *Доповідь про зміни клімату в Україні*. Київ: НІСД. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-10/dop-climate-final-5_sait.pdf

³¹ Беліс К., Петросян А., Турос О. та ін. Стан навколишнього середовища та клімату в Україні. *Офіс публікацій Європейського Союзу*. Люксембург, 2025. URL: https://data.europa.eu/doi/10.2760/6292177_JRC141480

³² Кабінет Міністрів України. Стратегія термомодернізації будівель до 2050 року. Київ, 2023.

³³ Міністерство економіки України. Національний план дій з енергетики та клімату (NECP) на 2025–2030 роки. Київ, 2024.

дощів, або фундаменти будівель, зведених на вічній мерзлоті, можуть потребувати модернізації.

Європейський Союз послідовно реалізує стратегію координованого та безпечного виведення російської нафти, газу та ядерної енергії з внутрішнього ринку, паралельно ведучи курс на розвиток чистої енергетики. У листопаді 2023 року набула чинності переглянута Директива про відновлювану енергетику³⁴, яка має на меті збільшення частки відновлюваних джерел у загальному споживанні енергії в ЄС. Згідно з новими положеннями, обов'язкова мета на 2030 рік встановлюється на рівні 42,5 %, з амбіційним показником у 45 %, що майже вдвічі перевищує наявну частку відновлюваної енергії в ЄС. Приєднання України до ініціативи PPCA³⁵ (у 2021 році) стало важливим кроком у контексті декарбонізації енергетичного сектору, скорочення використання вугілля та модернізації енергетичної системи відповідно до європейських кліматичних стандартів. Це також узгоджується з положеннями Європейського зеленого курсу (European Green Deal) та національної Стратегії низьковуглецевого розвитку України до 2050 року.

Викликом довготривалого характеру є погіршення екологічної ситуації внаслідок бойових дій на території України, що з кожним днем посилюється руйнуванням природних екосистем. Ризики, пов'язані з пошкодженням комунікацій, підприємств та інших об'єктів, становлять підвищену екологічну небезпеку саме в містах, оскільки це призводить до значного хімічного забруднення ґрунтів та вод^{36, 37, 38, 39, 40}.

³⁴ Government of the United Kingdom. (2017). *UK and Canada launch global alliance to phase out coal*. GOV.UK. URL: <https://www.gov.uk/government/news/uk-and-canada-announce-global-alliance-to-phase-out-coal>

³⁵ Powering Past Coal Alliance (PPCA). (2024). *About the Alliance*. URL: <https://poweringpastcoal.org/about>

³⁶ Природа та війна: як військове вторгнення Росії впливає на довкілля України. URL: <https://ecoaction.org.ua/pryroda-ta-vijna.html>

³⁷ Європейська Комісія. (2020). *Європейський зелений курс*. URL: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_en

³⁸ Європейська Комісія. (2021). *Європейський кліматичний закон*. URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-climate-law_en

³⁹ Європейська Комісія. (2021). *Стратегія адаптації ЄС до змін клімату*. URL: https://climate.ec.europa.eu/eu-action/adaptation-and-resilience-climate-change/eu-adaptation-strategy_en

⁴⁰ Природа та війна: як військове вторгнення Росії впливає на довкілля України. URL: <https://ecoaction.org.ua/pryroda-ta-vijna.html>

Сфера поводження із відходами в Україні потребує особливої уваги. Тверді побутові відходи захороняються на 6700 сміттєзвалищах і полігонах загальною площею близько 9000 га. У наш час 261 сміттєзвалище (4,3 % від загальної кількості) перенавантажено, а 1187 сміттєзвалищ (28,5 %) не відповідають нормам екологічної безпеки⁴¹. Сміттєзвалища є джерелами парникових газів та інших короткочасних забруднювачів атмосфери, створюють численні загрози здоров'ю людей і навколишньому середовищу. Така ситуація обмежує використання природно-ресурсного потенціалу територій у господарській діяльності, формує загрозу для здоров'я мешканців цих територій. Якщо брати до уваги, що більшість сміттєзвалищ розташована у приміських зонах великих міст, то це знижує можливості отримання економічних вигод від територій, які мають високий інвестиційний потенціал, гальмує територіальний розвиток міст.

Прикладів змін та нових процесів можна наводити багато, вони охоплюють суспільство, систему господарювання та управління, а також зміни в територіальних відносинах. Мусимо змінити мислення про місто, почати їх по-новому проєктувати та визначати розвиток. Необхідний перегляд усталених підходів як до стратегування, так і до розв'язання гострих соціально-гуманітарних і безпекових проблем розвитку міст та територій. Однак такі перетворення не відбуваються спонтанно, планування дає змогу окреслити найважливіші завдання й оцінити наявні ресурси, а також уникнути помилкових рішень. Доцільно визначити пріоритетність завдань, які потребують вирішення упродовж певного часового проміжку.

1.3. Структурна модель урбанізованої системи

Запровадження в термінологію поняття «урбанізована система» вимагає певного уточнення і деталізації, оскільки в науковій літературі сформувалася низка термінів для позначення міст та їхніх систем як об'єктів дослідження. Йдеться не лише про класичні категорії «місто» та «агломерація», а й про такі

⁴¹ Ринок поводження з побутовими відходами. Аналітична довідка. PRO. URL: <https://regulation.gov.ua/dialogue/energetika/36-rinok-povodzenna-z-pobutovimi-vidhodami>

поняття, як «урбанізований простір», «містобудівна система», «метрополійний регіон», «функціональна міська територія» тощо, кожне з яких відображає окремі аспекти просторової організації, соціально-економічних зв'язків і управлінських процесів (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Підходи до дослідження урбанізованих систем

Поняття та джерело	Сутність
Урбанізована система (Перцик, 2009)	Просторова форма розселення будь-якого таксономічного рангу, ядром якої є місто: автономне місто, міська агломерація, урбанізована система наагломераційного рівня
Урбанізований ареал (Алаєв, 1983)	Фактична територія міста або міський простір. Окрім критеріїв «використання земель» і «щільність забудови», запропоновано використати додатковий критерій: не менше ніж 75 % усіх працівників в урбанізованому ареалі повинні бути зайняті несільськогосподарськими функціями
Урбанізований простір (2005)	Морфологічна одиниця, є антонімом до поняття «сільські території», не обов'язково стосується конкретної поселенської форми і відображає певний стан процесів урбанізації на цій території. Це простір (не завжди прив'язаний до меж адміністративно-територіальних одиниць) із чіткими проявами трансформації забудови й організації території, де домінує несільськогосподарська діяльність
Територіальна суспільна система (Долішній & Шевчук, 2001)	Головними елементами є частина суспільства та територія, оконтурена політико-адміністративними межами з системоформуючим політико-адміністративним центром, що є конкретним об'єктом вивчення науки «регіональна економіка»
Містобудівна система (Габрель, 2012)	Багатовекторний простір людських, природних, функціональних і часових характеристик, у яких реалізується життєвий цикл містобудівних систем
Функціональний регіон (СЕМАТ, n.d., 2010, 2025)	Територія, організована для політичного, соціального та економічного функціонування як єдине ціле. Функціональні регіони зосереджені на фокусному центрі, який з'єднує інші сфери за допомогою різних систем, таких як транспорт, зв'язок або економічна діяльність

Агломерація (Алаєв, 1983; Биков, 1999; Гутнов, 2001; та ін.)	Морфологічна одиниця, яка творить спільну систему пов'язаних між собою поселень, що виникли внаслідок концентрації забудови й господарювання, зосередження міст та інших поселень на певній території
Метрополійний простір (Марковський & Маршал, 2015)	Поселенська система (моноцентрична або поліцентрична), що складається з багатьох населених пунктів і високоурбанізованих територій, охоплює зону значного щоденного впливу та зони потенційного розвитку; характеризується високою функціональною інтеграцією та розвинутою транспортною інфраструктурою
Групова система розселення (Алаєв, 1983; Биков, 1999 та ін.)	Планово-регульовані системи в межах оптимальних витрат часу населення на міжселенні поїздки, створені на основі інтеграції соціально-економічних і планувальних зв'язків з метою оптимізації умов життєдіяльності населення

Джерело: авторське зведення інформації

Вищенаведені терміни охоплюють і синтезують кількісні, політичні, економічні, соціальні, демографічні, містобудівні та природні параметри території, а також територіально-структурні процеси. Можна виділити критерії:

- концентрації, що характеризує концентрацію ресурсів у просторі - густота людського капіталу (кваліфікована робоча сила); концентрація фінансових потоків та інвестицій; зосередження економічної активності і пріоритетних видів економічної діяльності; інфраструктурна ємність території;
- економічний - розвинений і диверсифікований ринок праці; наявність університетів, дослідницьких центрів, інноваційних хабів; високий рівень підприємницької активності; здатність генерувати додану вартість, впливати на структуру регіональної економіки;
- функціональний, що значною мірою визначає спеціалізацію території та її роль у регіональній системі розселення - домінуючий функціональний профіль (промисловий, науково-освітній, логістичний, курортний тощо);
- культурний — особливий спосіб життя (несільськогосподарський) вид зайнятості;
- урбаністичний, що відображає якість просторового середовища: характер та інтенсивність використання землі; стан і якість забудови, щільність, структурна

організація міста; розвинена транспортна, інженерна та технічна інфраструктура;

- політичний – надання відповідного статусу або особливих адміністративних прав на законодавчому рівні;

- просторової зв'язності та інтеграції, що характеризує рівень включеності міст в регіональні та міжрегіональні потоки: транспортна та функціональна інтеграція з навколишніми громадами; зв'язність соціально-економічних процесів; узгодженість планувальних рішень, інтеграція в агломераційний абосистем розселення вищих територіальних рівнів;

- часовий – простір, у якому реалізується життєвий цикл людини, організований для політичного, соціального та економічного функціонування.

Термін «урбанізована система» слід чітко відрізнити від інших близьких за значенням понять, щоб уникнути його вживання як синоніма або «замінника» вже існуючих термінів, що лише посилює наявний термінологічний безлад. Цей термін широко застосовують географи, урбаністи та проєктувальники, однак у відповідній літературі простежується певна термінологічна й інтерпретаційна довільність. Головною відмінністю урбанізованих систем від, наприклад, аграрних або рекреаційних є їхня компактність, структурність та високий рівень технологічності. Компактність урбанізованого простору пояснюють об'єктивними показниками його щільності: на території, що становить лише 2,5 % площі держави, проживає близько двох третин населення України. Структурність визначається високим рівнем функціонально-планувальної організованості, різноманітністю функцій і функціональною спеціалізацією. Технологічність виявляється у високій насиченості міського середовища об'єктами та системами транспортної, інженерної, соціальної та комунікаційної інфраструктури.

Базовою територіальною одиницею урбанізованої системи є місто як центр концентрації капіталу, видів економічної діяльності і населення, що зайняте несільськогосподарськими видами діяльності. Місто – адміністративно-територіальна одиниця з визначеними межами, що розвивається та функціонує

в тісній взаємодії із приміськими територіями, знаходячи в них різноманітне доповнення та ресурси для свого розвитку.

Урбанізовану систему не слід ототожнювати з поняттями «агломерація» та «метрополія». Агломерація визначається передусім наявністю тісної взаємозалежності між містом і прилеглими територіями та використовується як синонім для позначення зони впливу ядра на його оточення (*Сірик & Засадний, 2024; Дьомін, Маршал & Габрель, 2019*). Відповідно до Державної стратегії регіонального розвитку України на період до 2027 року (*ДСРР, 2020*), до агломерацій віднесено територіальні скупчення населених пунктів (передусім міст), що формують цілісні суспільно-територіальні утворення з чисельністю населення понад 200 тис. осіб. До таких належать Київська, Львівська, Харківська, Одеська, Криворізька та Запорізька агломерації. Метрополійність є функціональною, а це означає необхідність виконання певних функціональних критеріїв (розвиток метрополійних функцій). Ідентифікація метрополійних центрів України вимагає детального аналізу на основі вищесформульованих критеріїв. Агломерації і метрополії в Україні існують по факту, проте відсутні в нормативному і правовому полі як об'єкти регулювання (*Мельник та ін., 2025*). Урбанізована система може, але не обов'язково повинна трансформуватися у метрополію (метрополійний простір), проте основою для такого перетворення є насамперед якісні, а не кількісні зміни.

Також урбанізовану систему не варто ототожнювати з поняттями «урбанізований ареал» і «урбанізований простір», оскільки вони не відображають взаємозв'язків між складовими системи. Як свідчить практика, дослідження урбанізованих систем може приносити практичну користь лише за умови синтезу економічних, соціальних і просторових складових.

Важливо зазначити, що урбанізована система не є адміністративною одиницею, адже адміністративне місто визначається межами, які розділяють політичну юрисдикцію. Економічні зв'язки, потоки товарів і людей не зупиняються на адміністративних кордонах, а органічно поєднують різні території. Такі економічні взаємозалежності особливо важливі у питаннях, що стосуються житлового забезпечення, транспорту та використання земель,

оскільки всі вони мають зовнішні ефекти для суміжних територій. Зв'язки мають значний позитивний вплив на економіку. Економіка урбанізованих систем вже давно виходить за межі адміністративних або інших кордонів, межі міста стають розмитими, а багато процесів, що відбуваються у містах, поширюються на простори з різними соціально-економічними, просторовими та часовими характеристиками. Наприклад, процеси розселення та відпочинку населення, розміщення комерційних об'єктів, а також вирішення окремих інфраструктурних проблем виходять за межі адміністративних кордонів міста. Ринки праці, землі, житла, капіталу, а також ринки товарів і послуг мають власні просторові межі. Зокрема, зовнішня межа ринку робочої сили визначається максимальною відстанню для транспортного сполучення, яку в економіці оцінюють через часові, енергетичні чи фінансові витрати. Рівень таких витрат характеризує доступність об'єктів один відносно одного; експериментальні дослідження свідчать, що оптимальним для міста є часовий радіус до 1,0–1,5 год⁴². Для спеціалізованих товарів споживачі можуть бути розосереджені по всьому світу, натомість ринок комунальних послуг зазвичай обмежується адміністративними межами міста. Інфраструктурні системи, що обслуговують місто (наприклад, сміттєзвалища або джерела водопостачання), можуть виходити далеко за його межі: одні – за значенням, інші – за функціями, тоді як житлова та комерційна функції концентруються в радіусі 10–15 км від межі міста.

Отже, економіка урбанізованих систем є системою, що отримує вигоди від території, значно більшої за межі власне міста.

Найбільший рівень інтенсивності й різноманітності зв'язків виявляється між містом і приміськими територіями. Вони охоплюють такі зв'язки:

– виробничі – виникають по лінії комбінування і виробничої кооперації підприємств міста-центру з підприємствами прилеглих населених пунктів;

⁴² Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. (2019). ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій». URL: <http://dbn.co.ua>

– трудові – пов’язані з переміщеннями населення до місць його праці і мають зазвичай доцентрову спрямованість, хоча в сьогоденнішніх умовах можуть мати і відцентрову спрямованість;

– культурно-побутові – пов’язані із задоволенням населення приміської зони потреб соціальної сфери, різняться частотою, спрямованістю та інтенсивністю;

– сільськогосподарські – виникають у результаті продовольчого забезпечення міста-центру;

– інфраструктурні – пов’язані з розміщенням об’єктів інфраструктури міста (очисних споруд, складів, місць захоронення міських відходів, водозаборів за межею міста);

– рекреаційні – пов’язані з рухом населення до місць відпочинку. На відміну від трудових і культурно-побутових, мають яскраво виражений відцентровий характер.

У цьому дослідженні будемо дотримуватися терміна *«урбанізована система»*. Це *«територія, де наявні однозначні характеристики, притаманні процесам урбанізації, організована для політичного, соціального та економічного функціонування, характеризується спільним територіальним капіталом, сильними внутрішніми зв’язками та взаємозалежністю у механізмах розвитку між міськими, приміськими та сільськими територіями. Охоплює зону значного безпосереднього щоденного впливу (місця праці і проживання), а також зони потенційних можливостей розвитку»*.

Для розгляду урбанізованої системи як об’єкта дослідження застосовано системний підхід, який забезпечує всебічне охоплення її структурних елементів, суттєвих взаємозв’язків та відношень між ними, що дає змогу комплексно аналізувати процеси її функціонування та розвитку. Системний підхід надає урбанізованій системи якості цілісності (наявність для системи єдиної мети, функції, яких не може бути в окремих елементів системи), автономності (прагнення до більшої внутрішньої впорядкованості, заповнення «відсутніх» елементів і функцій). Необхідний системний підхід до просторової організації та розвитку міст, що передбачає комплексне врахування усіх взаємодій у межах

урбанізованої системи. Особливу увагу приділено вивченню взаємозв'язків, оскільки практика свідчить, що синергетичні ефекти й кризові стани переважно виникають у взаємодіях між різними компонентами системи.

Для досягнення поставлених цілей необхідно обґрунтувати структурно-логічну модель урбанізованої системи – спрощене подання всіх важливих для дослідження процесів урбанізації зв'язків. Ця модель сприяє глибшому розумінню взаємодії та взаємозумовленості елементів, а також простежує зв'язки системи з надсистемою вищого рівня. Такий підхід є оптимальним для вивчення урбанізованих систем, оскільки дає змогу: бачити об'єкт дослідження як цілісність; розкривати зв'язки та взаємодії між окремими елементами у їхній динаміці та локальних територіальних поєднаннях; розчленовувати основну проблему на супідрядні проблеми другого, третього та інших рівнів; виділяти стратегічні цілі розвитку і трансформації планувальної структури, а також тактичні шляхи їх досягнення. Для повного опису властивостей урбанізованої системи, а також формування її логіко-структурної моделі необхідно виділити всі елементи системи, простежити їхні взаємозв'язки, а також зовнішнє доповнення, тобто пізнання систем щонайменше на трьох рівнях: власне системи, її складових (нижчий рівень) і надсистеми (вищий рівень).

Низка логіко-структурних моделей, розроблених для опису міста як системи, відрізняється за ознаками цільового призначення, часовими та просторовими аспектами дезагрегації, а також глибиною пояснення. Виділяють моделі описові (характеризують стан системи та взаємовідносини між її ключовими параметрами); прогнозні (орієнтовані на визначення динамічних властивостей системи); оптимізаційні (спрямовані на пошук найкращих рішень у межах заданих критеріїв). Моделі також класифікують на статичні та динамічні (використовують для аналізу міста як цілісної системи або її окремих підсистем); мікромоделі (у яких населення, житло та робочі місця аналізують на рівні окремих територіально-просторових одиниць); макромоделі (оперують сукупністю параметрів міського розвитку в цілому). Можна виділити щонайменше економічний, географічний і містобудівний підходи до побудови структурно-логічних моделей урбанізованої системи.

В економіці основою функціонування міст та побудови відповідних моделей є дві взаємопов'язані сфери: містоутворювальна діяльність (орієнтована на задоволення потреб соціально-економічної системи вищого рівня – області, регіону, держави) та містообслуговувальна діяльність (спрямована на забезпечення життєдіяльності населення та задоволення його соціально-культурних потреб) (*Henderson, 1988; Fujita, Krugman, & Venables, 1999*).

У моделі Форрестера місто функціонує як динамічна мережа потоків: людей (населення різних соціально-економічних груп), капіталу (інвестицій і заощаджень), житла (фонд доступного та дорогого житла), підприємств і робочих місць (*Sterman, 2000; Forrester, 1961*). Модель є особливо корисною для аналізу процесів урбанізації, економічного розвитку та просторового розподілу ресурсів, оскільки вона здатна виявляти як позитивні синергетичні ефекти, так і кризові явища, зумовлені взаємодією між різними складовими міської системи.

А.Осітнянко запропонував модель міста, у якій ключовими системоутворювальними елементами визначено населення, природно-антропогенне середовище, простір та економіку. Дослідник акцентує, що економічні та просторові компоненти є керованими, тоді як природно-техногенні чинники відіграють обмежувальну роль, визначаючи межі функціонування та розвитку міської системи (*Осітнянко, 2010*).

Географи зосереджують основну увагу на територіальній організації, масштабності та зв'язності елементів, а також на географічних і природних умовах, у яких формується, функціонує та розвивається місто. На підставі заданих параметрів пояснюють співвідношення між розміром міста та його роллю в системі розселення, а також просторові взаємодії і неоднорідність міського простору.

У центрі уваги соціологічних досліджень перебувають демографічні характеристики міського населення. Різні аспекти міського життя можна охарактеризувати за трьома основними змінними: розміром, щільністю та неоднорідністю населення. Значну роль відіграють також соціальні відносини

між членами суспільства, які формуються за расовими, етнічними та іншими ознаками, такими як гендер, сексуальна орієнтація, національність, релігійна приналежність, покоління, мова та просторове розташування. Ці чинники впливають на нерівномірний розвиток міських територій, створюючи просторову та соціальну диференціацію міського середовища.

Містобудівний підхід зосереджений на матеріально-просторовій структурі міста та процесах його планування. Фундаментальною ідеєю для побудови структурної моделі урбанізованої системи є ідея багатовимірності простору, яку широко використовують у містобудівних підходах до моделювання міського середовища. В містобудівній науці розроблено низку моделей міста, які придатні для вирішення практичних містобудівних завдань. Зокрема, варто виділити структурну модель простору як демоекосистеми, що базується на трьох головних складових: людина – діяльність – середовище (*Дьомін, 1991*). Професор М. Габрель розширює тлумачення містобудівного простору, пропонуючи розглядати його у п'яти основних вимірах: людський, функціональний, геометричний, умовний та часовий. Ця модель лягла в основу нової методології просторової організації та розвитку містобудівних систем. Автор доводить, що повніше та ефективніше характеризують простір саме комбінації дво-, три- та чотиривимірних поєднань, у межах яких можливо аналізувати взаємозв'язки й обґрунтовувати принципи та шляхи розвитку містобудівних систем (*Габрель, 2004*).

Аналіз системно-структурних моделей міст свідчить про їхню значну різноманітність, зумовлену відмінністю дослідницьких цілей та завдань. У структурних моделях урбанізованих систем можна виокремити такі основні складові: природне середовище, технології; населення (зайняті, неповністю зайняті), житловий фонд (високодохідний, середньодохідний, низькодохідний), підприємства (нові, розвинуті, у стадії спаду); містоутворювальна та містообслуговуюча діяльність; населення, зайнятість, використання міських земель; людина, діяльність, середовище; людина, функції, геометрія, умови, час.

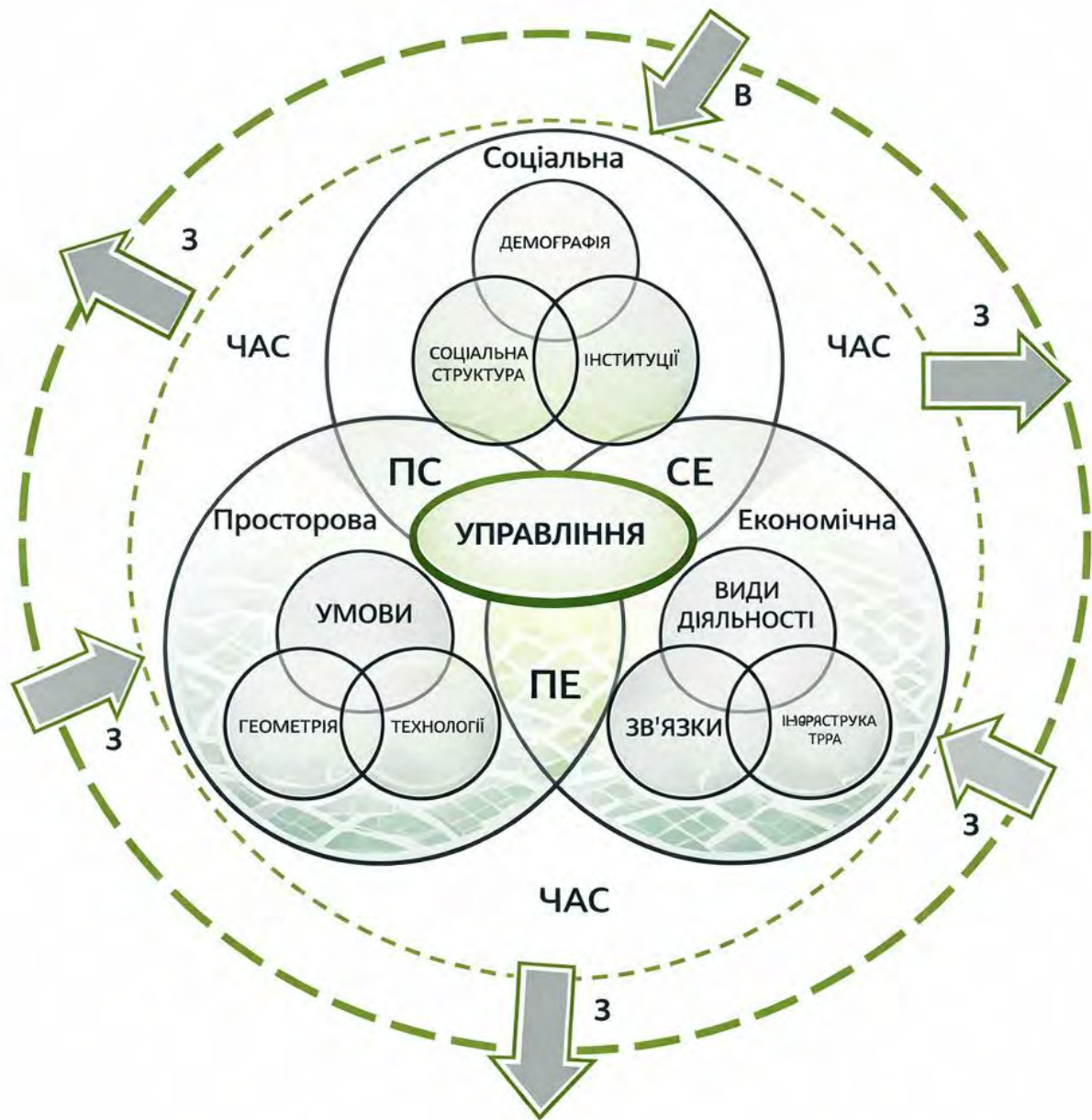


Рис. 1.13. Структурно-логічна модель урбанізованої системи

Умовні позначення: --- межі міста; -- -- -- межі урбанізованої системи; Просторова, економічна, соціальна, управління – складові урбанізованої системи; ЕП, ПС, СЕ – економіко-просторові, просторово-соціальні та соціально-економічні взаємодії урбанізованої системи; В – вхідні зовнішні впливи на систему; З – зовнішні зв'язки системи

Джерело: авторська розробка

Урбанізована система формується складовими, зв'язками і відношеннями між ними. Основними функціональними складовими системи є соціальна (С), просторова (П) та економічна (Е) підсистеми, кожна з яких має окремі характеристики. Пріоритетною є економічна складова та її взаємодії з просторовими й соціальними складовими, оскільки саме на перетині цих

взаємодій зосереджені ключові проблеми й потенціал розвитку міста (рис.1.13). Економічна складова включає види діяльності, інфраструктуру для функціонування ринків і зв'язки, орієнтована на отримання комерційних вигод, але часто призводить до соціальних та екологічних втрат. Соціальна складова характеризується потребами, інтересами та потенційною конфліктністю, а просторовий чинник – інерційністю та одночасно здатністю стимулювати економічні й соціальні процеси. Взаємоузгодження цих складових є необхідною умовою інтегрованого розвитку міста.

На перетині економічної, соціальної та просторової складових урбанізованої системи формуються соціально-просторові, економіко-просторові та соціально-економічні взаємодії. У процесі цих взаємодій виникають нові характеристики системи, які відображають специфіку економічних процесів у містах та їхню взаємозалежність із соціальними та просторовими чинниками. Насамперед простежується вплив економічних відносин на соціальну структуру суспільства та рівень активності соціальних груп. Особливе значення має взаємодія між діяльністю людини та природним або штучно створеним середовищем, яка впливає на екологічний баланс, якість життя та стійкість урбаністичної системи.

Мало того, у складних системах оптимальні рішення часто є протилежними тим, що ефективні у простих системах, оскільки ефект мультиплікатора, за якого розвиток однієї сфери (наприклад, промисловості) стимулює зростання інших сфер (населення, сфери обслуговування та ін.) може виявитися неефективним та навіть посилити наявні проблеми. Як зазначає Д. Форрестер, усі проблеми взаємопов'язані: вирішення одних проблем може мати позитивні наслідки і навпаки – спричинити посилення або загострення інших. Адже ефект мультиплікатора, тобто вплив деяких процесів, що лежать в основі розвитку міста (наприклад, зростання промисловості), на взаємопов'язані з ними процеси (збільшення кількості населення, зростання сфери обслуговування тощо) може бути неефективним і посилювати проблеми більшою мірою, ніж їх вирішувати (*Forrester, 1969; Batty, 2013; Storper, 2013*).

Зв'язки в межах урбанізованої системи реалізуються через обмін та переміщення речовини, енергії, інформації та людей. Урбанізована система не

є автономною, а інтегрована у мережу зв'язків вищого рівня – регіональну, національну та глобальну економіку. Врахування зазначених зв'язків передбачає розгляд урбанізованої системи як частини більшого цілого — територіальних соціально-економічних систем вищого порядку (*Hall & Pfeiffer, 2013; UNDESA, 2019*). У цьому контексті особливо важливим є розуміння взаємодії між різними територіальними рівнями. Наприклад, державна політика регіонального розвитку визначає стратегічні пріоритети просторового розвитку, обсяги інвестицій, регуляторні умови та механізми інтеграції міст у національну економіку. Водночас процеси урбанізації зворотно впливають на економічне зростання країни, зокрема, через формування агломераційних ефектів, концентрацію інноваційної діяльності та підвищення продуктивності праці (*OECD, 2020; UN-Habitat, 2022*). Закономірною є залежність функціонування урбанізованих систем від макроекономічних, політичних та законодавчих чинників. Зокрема, тривале економічне зростання міста, підтримане сприятливою позицією у структурі національної економіки, призводить до зростання вартості нерухомості та інфраструктурних об'єктів, тоді як економічний спад може спричинити різке знецінення активів (*Glaeser, 2011*).

Урбанізована система акумулює усі властивості, притаманні економічним, соціальним, просторовим підсистемам. Серед множини властивостей виділимо ті, які, мають найбільше значення і вплив яких на сьогоденні міста зростає.

Динамічність розкриває тенденції розвитку та закономірності зміни структури урбанізованої системи. Урбанізована система завжди перебуває у стані розвитку. Її масштаби, темпи й характер на окремих етапах різні. Можна виокремити періоди відносно повільного еволюційного розвитку й періоди швидкого зростання, «вибуху», що зазвичай пов'язані зі змінами у провідних ланках територіально-виробничого комплексу району або міста, спричиненими переоцінкою природного чи економічного потенціалу, економіко-географічного положення, кардинальними удосконаленнями в інфраструктурі. Зміни цих чинників спричиняють ланцюгову реакцію наслідків в урбанізованій системі.

Складність. Урбанізовану систему можна зачислити до класу гіперскладних систем, характерними ознаками яких є наявність інтелектуальної, технологічних, екологічних, естетичних, історичних та інших складових, відносин і зв'язків. Зі зростанням складності збільшується кількість можливих шляхів її подальшого розвитку, ускладнюється процес прогнозування та обґрунтування шляхів розвитку. Для всебічного її дослідження потрібно оперувати великим обсягом різноманітної інформації.

Ергатичність. Система демонструє поведінку, що суперечить інтуїтивним уявленням. За впливу на той чи інший елемент міста або за його зміни внаслідок еволюції в місті розгортається складна «ланцюгова реакція» зі значною множиною наслідків. Відповідно постають завдання управління розвитком міста (наприклад, обмеження або, навпаки, стимулювання зростання), під час вирішення яких треба передбачити можливі наслідки запропонованих рішень.

Емерджентність засвідчує наявність в урбанізованих системах особливих властивостей, що не характерні її підсистемам і блокам, неможливість зведення властивостей системи до суми властивостей її компонентів, тобто наявність у системи особливих характеристик, які відсутні у її складових (підсистемах). У процесі утворення системного цілого формується інтеграція, яка підпорядковується іншим законам функціонування.

Відкритість. Урбанізовані системи є відкритими. Їм властивий метаболізм, тобто обмін енергією та інформацією з навколишнім середовищем, без чого вони не можуть існувати. Однією з головних тенденцій розвитку міст є намагання максимально використати зовнішнє середовище. Тут може відбуватись паразитування одних систем на інших, відповідно постає вимога до розробки системи заходів ефективної взаємодії урбанізованої та інших систем суспільства (особливе значення має взаємодія урбанізованих систем з аграрною та рекреаційною підсистемами, питання ефективної організації приміських територій та форм територіального зростання міст).

Унікальність системи свідчить про відсутність повних аналогів побудови та поведінки, або їхня кількість настільки незначна, що на практиці ними можна

знехтувати. Відповідно ця складова виявляється вирішальною в стратегічному плануванні.

Складнопередбачуваність. Навіть найдетальніші знання морфології та функцій міст не дають змоги точно передбачити їхню поведінку та об'єктивно спрогнозувати всі параметри розвитку. Розвиток системи не може відбуватись єдиним шляхом, навіть коли вона не потрапляє під дію невідомих сил, випадковостей та непередбачуваних чинників. Причиною цього є також знання, інтелект, цінності людини, передусім тих, хто приймає рішення щодо вибору варіантів та рішень розвитку міст.

Отже, завдання системного аналізу стану та обґрунтування інтегрованого розвитку охоплюють: структуризацію урбанізованої системи; обґрунтування множини кількісних і якісних показників, які описують властивості системи; виявлення й оцінку основних взаємодій, що виникають на стику соціально-економічних і просторових характеристик системи; визначення потенціалу системи та можливих ефектів, а також втрат потенціалу внаслідок недосконалості управлінських рішень у розвитку урбанізованих систем. На цих вихідних положеннях розроблено методики аналізу й оцінення стану урбанізованих систем, алгоритми та методики обґрунтування стратегічних і локальних рішень розвитку урбанізованих систем.

1.4. Зміна траєкторії розвитку урбанізованих систем

Необхідність узгодження різновекторних, багатопланових і суперечливих чинників, що впливають на розвиток міст, підвищення ступеня їхньої складності потребує переосмислення підходів до формування цілей і завдань розвитку урбанізованих систем.

Розвиток – це категорія, що відображає незворотні, спрямовані та закономірні зміни матеріальних і нематеріальних об'єктів. У філософській традиції виокремлюють три основні підходи до його розуміння:

1) як кількісні зміни (збільшення чи зменшення), що відображено в теоріях преформізму;

2) як перехід можливого в дійсне, що розглядають як універсальну форму руху;

3) як виникнення нового, що знаходить відображення у концепціях прогресу.

В економічній науці розрізняють поняття «розвиток» і «зростання». Зростання трактують як більш вузьке явище, що характеризує переважно кількісні зміни соціально-економічних процесів (наприклад, зростання зайнятості, обсягів інвестицій, доходів бюджету). Натомість розвиток охоплює якісні перетворення, які передбачають структурні трансформації у сфері власності, продуктивності праці, зайнятості, системі соціального забезпечення та інших суспільних відносинах (McConnell, Brue, & Flynn, 2018; Економічна енциклопедія, 2000).

Розвиток необхідно відрізнити від змін. Зміни, навіть якщо вони мають позитивний характер, зазвичай є локальними та короткотерміновими. Вони можуть бути корисними, особливо коли відбуваються поліпшення, проте часто виникає ситуація, коли нові обставини або дії інших суб'єктів призводять до кардинальної трансформації або навіть погіршення стану. Натомість розвиток має мати цілеспрямований і довготерміновий характер, базуватися на певних закономірностях і передбачати досягнення конкретної мети. Цілеспрямованість розвитку підкреслює значення визначеної мети, на яку він орієнтований, а для його реалізації повинні бути створені відповідні умови. Розвиток передбачає програмування довготермінових трансформацій, які закономірно приводять до позитивних змін (Ендрюс, Прітчетт & Вуллок, 2021).

Для урбанізованих систем розвиток можна розглядати у двох вимірах. По-перше, як зростання, основним критерієм якого є кількісні зміни – збільшення чисельності населення, обсягів виробництва, рівня зайнятості, заробітної плати тощо. По-друге, як якісні перетворення, що охоплюють трансформацію галузевої структури міста, підвищення продуктивності, покращення якості людського капіталу, а також покращення у соціальній сфері – стані здоров'я, рівні добробуту, структурі економіки та умовах проживання міських мешканців.

З позицій містобудування розвиток можна інтерпретувати як територіальне розширення або як ускладнення просторової організації території. Для

урбанізованих систем першочергового значення набуває саме ускладнення просторової організації, яке слід розглядати у взаємозв'язку з перспективним територіальним розширенням окремих підсистем. Таке розширення сприятиме підвищенню ефективності використання ресурсів зовнішнього середовища.

А. Павлів у своєму дослідженні «Теорія імпульсів в урбаністичному розвитку великого міста» розглядає випадки стрибкоподібного (імпульсного) розвитку міст, для яких характерний етап різкого пришвидшення темпів розвитку, після чого простежується або стабілізація, або відносно уповільнення цих темпів. Автор класифікує такі чинники як імпульсні, до яких належать чітко виражені інфраструктурні, демографічні, економічні та міфотворчі зміни у структурі міста (Павлів, 2019).

Сама ідея розвитку по-новому актуалізується і модифікується феноменом глобальних проблем. Збалансувати економічний, соціальний та екологічний аспекти в розвитку систем різного рівня покликана концепція сталого розвитку. Виходячи з її вимог, в основу розвитку міст покладено підхід, спрямований на усунення чинників, що спричиняють погіршення стану природного довкілля, збереження структури та функцій екосистем, а також впровадження нових рішень, що базуються на використанні природних елементів. Це дає змогу узгоджувати розвиток людини, збереження біорізноманіття та екологічну функціональність (United Nations, 2015; Sachs, 2015; James, 2015).

З поняттям сталості тісно пов'язане поняття «життєстійкості» міста (англ. *resilience* – пружність, еластичність), яке визначають як здатність реагувати на зовнішні виклики, передусім пов'язані зі змінами клімату, техногенними катастрофами та тероризмом, без втрати своїх функціональних зв'язків і властивостей. Основний принцип життєстійкості полягає у гнучкості та адаптивності, що передбачає можливість легкого пристосування міста до змін економічних і соціальних умов, запитів та потреб громади, при цьому забезпечуючи стабільно високий рівень якості життя через зменшення викидів вуглекислого газу, ефективніше управління ресурсами та озеленення територій (Bulkeley, 2015).

У доповідях міжнародних інституцій широкого значення набуло поняття інклюзивного розвитку. Світовий банк визначає інклюзивний розвиток як сталий і швидкий розвиток усіх секторів економіки, що забезпечує доступ до ресурсів, освіти, працевлаштування та активної участі кожного у соціально-економічному житті (*World Bank, 2013*). Програма ООН з інклюзивного розвитку визначає «інклюзивне місто» як місто, що сприяє рівномірному економічному зростанню. Це середовище, де незалежно від фінансових можливостей, статі, раси чи релігії кожен може брати участь у соціальних, економічних та політичних процесах, які пропонує міський простір (*UN-Habitat, 2016*).

Формування інклюзивного міста передбачає врахування двох основних елементів: просторовий – забезпечення міської інтеграції та доступності просторових ресурсів для всіх категорій населення; участь громадськості – важлива складова не лише у процесах планування та проєктування, а й у реалізації різного типу заходів, що формує відчуття приналежності та ідентичності громади. Акцент усе частіше роблять на проблемах соціальної інклюзії, зважаючи на те, що добробут людини тісно пов'язаний із якістю середовища, у якому вона проживає. Постають завдання проведення соціальної політики, спрямованої на зближення різних суспільних груп, створення умов рівного доступу до житла та робочих місць, а також спрямування інвестицій у просторові проєкти для вирішення проблем бідності та соціальних обмежень (*UN-Habitat, 2016*).

У науковій доповіді Інституту регіональних досліджень НАН України «Інклюзивний вимір розвитку міст – центрів ділової активності України: тенденції та перспективи» (*Інститут регіональних досліджень НАН України, 2020*) запропоновано розглядати інклюзивне зростання як поняття, яке охоплює низку цілей: збільшення доходу або ВВП, всебічний розвиток людського капіталу, підвищення якості життя громадян, зменшення нерівності та бідності, удосконалення системи соціального захисту та стимулювання соціальної залученості. Особливий акцент зроблено на необхідності дбайливого використання природних ресурсів та захисту навколишнього середовища. Для

цього пропонують перехід до «зелених принципів» у розвитку економіки, зокрема, через збільшення частки відновлюваних джерел енергії.

У розвитку урбанізованих систем важливими є всі складові. Кількісні чинники створюють основу матеріального достатку та підвищення рівня життя, забезпечуючи можливість підтримувати інфраструктуру, реалізовувати соціальні програми, удосконалювати систему освіти та інші галузі соціальної сфери. Водночас орієнтуватися лише на кількісні показники розвитку недоцільно – необхідно враховувати й якість економічного зростання. Недоцільно ототожнювати розвиток підприємства з розвитком міста, оскільки їхні завдання та суб'єкти принципово різняться. Для підприємства головною метою є максимізація прибутку, тоді як для міста – підвищення якості надання громадських благ, що здебільшого не передбачає отримання безпосереднього прибутку. Відрізняються й суб'єкти діяльності: у підприємства це переважно фахівці-економісти, тоді як у міста – практично всі його мешканці, які мають отримувати можливості для самореалізації, реалізації потреб, отримання доходів і проживання у сприятливих екологічних умовах. Потрібний холістичний підхід, що враховує різні аспекти розвитку та інтереси всіх учасників процесу.

Нині широко використовують поняття «інтегральний» (від лат. *integralis* – «цілісний, неподільний»), яке трактують як такий, що забезпечує цілісність і певну єдність параметрів розвитку, пов'язаний з об'єднанням раніше різнорідних елементів у єдине ціле⁴³; як пошук цілісного бачення, поєднання різних підходів (аналітичних, системних, суб'єктивних) у прагненні максимально інтегрувати правду з різних полів⁴⁴.

Виконане узагальнення дало змогу виявити, що сьогодні інтегрований підхід найбільшою мірою застосовують у сфері розвитку урбанізованих територій. Зокрема, основні стратегічні цілі інтегрованого розвитку визначені в Державній стратегії регіонального розвитку України на період до 2027 року⁴⁵,

⁴³ Wikipedia: European Spatial Development Perspective (ESDP).

⁴⁴ Integral Approach – P2P Foundation (Michel Bauwens).

⁴⁵ Кабінет Міністрів України. (2020). *Державна стратегія регіонального розвитку України на період до 2027 року*. Постанова КМУ від 5 серпня 2020 р. № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text>

де інтеграцію трактують як процес поєднання галузевого і територіального підходів в управлінні територіями, зокрема містами.

У Лейпцизькій хартії «Міста Європи на шляху до сталого розвитку» інтегровану політику розвитку міських територій визначено як процес, у якому координуються просторові, галузеві та часові аспекти основних напрямів міського розвитку. У документі зазначено, що інструменти планування повинні узгоджуватися на місцевому та міському рівнях із залученням громадян та інших зацікавлених сторін, які можуть зробити вагомий внесок у формування майбутньої якості кожної території в економічному, соціальному, культурному та екологічному вимірах ⁴⁶.

Для того, щоб бути ефективною, політика соціального та економічного розвитку повинна враховувати територіальний вимір та створювати синергетичні ефекти з політикою просторового розвитку. Згідно з резолюцією № 1, ухваленою на останній Конференції СЕМАТ у Бухаресті під назвою «Функціональні регіони – капіталізація місцевого потенціалу у політиці територіального розвитку європейського континенту»⁴⁷, територіальний підхід фокусується на трьох основних складових. По-перше, на територіальних ресурсах та умовах розвитку, разом зі специфічними й ендегенними ресурсами, внутрішніми економічними зв'язками та зв'язками в межах місцевих громад. По-друге, на інтеграції заходів, що реалізуються в різних інституційних системах, та зміцненні партнерства для забезпечення соціально-економічного розвитку. По-третє, на динамізації механізмів розвитку у функціональних зонах, що формують цілісні території, незалежно від адміністративно-політичного поділу. Новий підхід до планування розвитку вносить суттєві зміни у зміст і методи планування, зокрема, орієнтацію на однорідні, внутрішньо пов'язані території, а також у організаційні структури органів публічної влади та систему

⁴⁶ European Ministers for Urban Development. (2007). *Leipzig Charter on Sustainable European Cities*. Informal Ministerial Meeting on Urban Development and Territorial Cohesion, Leipzig, 24–25 May 2007. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf

⁴⁷ The Council of Europe Conference of Ministers responsible for Spatial/Regional Planning (CEMAT)/ Resolution No. 1. Functional areas. Capitalisation of local potential in territorial development policies over the European continent. URL: <https://rm.coe.int/the-17th-session-of-the-council-of-europe-conference-of-ministers-resp/16807670ac> 11. National Spatial Development Concept 2030. (2013). Ministry of Regional Development. Warsaw. 268 p.

реалізації політики розвитку. Особливу увагу приділено відповідності дій наявному рівню та специфічним проблемам розвитку окремих територій, що відображає відхід від універсальності державних втручань на користь індивідуалізованого підходу.

Інтеграція – це відповідь на наявні розбіжності між просторовим та соціально-економічним планами розвитку територій, розглядають як підхід, що більше відповідає сучасним характеристикам економіки. Інтеграція враховує сильні та складні взаємозалежності та зв'язки, що наявні у процесах розвитку урбанізованих систем, зосереджує увагу на взаємно збалансованих зв'язках між економічною, соціальною та екологічною підсистемами. Визначає необхідність врахування в аналітичних та планових процедурах впливу багатьох елементів, пов'язаних із функціонуванням різних сфер людської діяльності. Наприклад, розвиток туризму – це не лише наявність ресурсів і побудова відповідної інфраструктури, але і технічні можливості, які здатні обслуговувати безперебійно великі потоки людей, роль інституцій, політична стабільність тощо.

Реалізація державної регіональної політики в Україні ґрунтується на застосуванні інтегрованого підходу до розроблення та виконання регіональних стратегій розвитку. Згідно з Методикою розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації, затвердженою наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 31 березня 2016 р. № 79 ⁴⁸, інтегрований підхід означає «поєднання секторальної (галузевої), територіальної (просторової) та управлінської складових державної регіональної політики». Інтегрований розвиток передбачає запровадження оновленого підходу до реалізації стратегічної політики, який ґрунтується на використанні міждисциплінарного підходу для визначення просторових, соціально-економічних та екологічних пріоритетів розвитку територій.

⁴⁸ Методика розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації, затвердженою наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 31 березня 2016 р. № 79. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0632-16#Text>

Міждисциплінарний підхід у цьому контексті передбачає координацію галузево-секторальної та регіональної політики, врахування взаємних впливів різних видів економічної діяльності на соціально-економічний розвиток, а також узгодження рішень у сфері просторового планування із програмами соціально-економічного розвитку.

На підставі аналізу сучасної економічної літератури, оглядів, доповідей, підготовлених міжнародними експертами, можна зазначити, що інтегрований розвиток – це цілеспрямований довготерміновий процес, що узагальнює в собі поєднання елементів економічного, містобудівного, сталого, інклюзивного розвитку і спрямований на вирішення таких ключових завдань:

- забезпечення кількісних і якісних змін у містах, що стосується змін чисельності населення, збільшення обсягів випуску продукції, рівня зайнятості, підвищення рівня заробітної плати, якісних характеристик людського капіталу, відображає покращення якості життя громадян у сфері здоров'я, добробуту, умов проживання;

- формування просторової організації території, яку варто розглядати у взаємозв'язку з перспективним територіальним розширенням окремих підсистем, що забезпечуватиме підвищення ефективності використання ресурсів середовища;

- можливість здійснення позитивних інфраструктурних, демографічних, економічних, міфотворчих перетворень у структурі міст в умовах стрибкоподібного (імпульсного) розвитку, для якого характерний етап різкого пришвидшення розвитку, після чого простежується або стабілізація, або відносне уповільнення його темпів;

- збереження природних ресурсів, захист навколишнього середовища та забезпечення спроможності реагувати на зовнішні виклики (зміни клімату, стихійні лиха, тероризм тощо) без втрати своїх зв'язків і функціональних властивостей;

- створення умов доступності житла, вибору робочих місць та послуг для населення;

- забезпечення процесу гармонізації відносин між різними соціальними групами і результату (стану) їхнього солідарного співіснування;
- реалізації участі громадськості у питаннях планування і проєктування, проведення різноманітних заходів;
- забезпечення спроможності й прозорості роботи місцевої влади, а також підзвітності її місцевим громадам;
- усунення територіальних диспропорцій, вирішення проблем бідності та ексклюзивності;
- забезпеченні безпеки середовища, що охоплює низку елементів: екологічна, продовольча, кліматична, техногенна, соціальна, воєнна, терористична, кібербезпека (рис. 1.14).

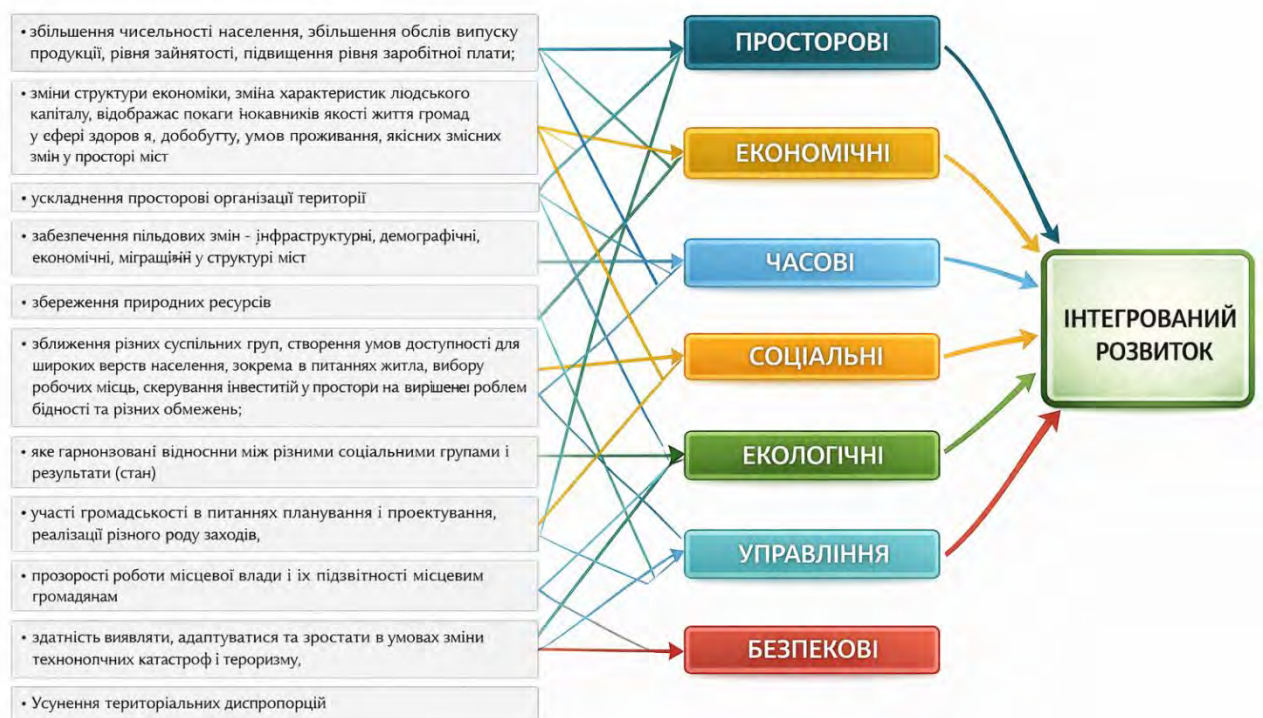


Рис. 1.14. Завдання інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Джерело: згруповано автором

Сьогодні варто вести мову про інтегрований розвиток, що спрямований на одночасне забезпечення економічних, соціальних, просторових, інклюзивних, безпекових та управлінських цілей у певному часовому проміжку часу. Інтегрований розвиток принципово відрізняється від стандартного економічного зростання, оскільки має ширші цілі, зміщує пріоритети до

соціальних, екологічних, а також і територіальних завдань, спрямований на розвиток людини і підвищення її добробуту, усунення бар'єрів і просторових диспропорцій. Інтегрований розвиток забезпечується за умови узгодження цілей, дій та інструментів впливу для конкретних територій як засобів досягнення регулювання різновекторних і суперечливих урбанізаційних процесів.

Висновки до розділу 1

Урбанізація як інтегроване комплексне явище є відображенням глибоких структурних зрушень в економіці та соціальному житті, виявляється у процесах зростання економічного потенціалу міст, у збільшенні частки міського населення в державі та кількості людей, що ведуть міський спосіб життя, у збільшенні площі, щільності та поверховості забудови, змінах у використанні територій та формуванні інших (порівняно з традиційними) типів забудови. Перевагами урбанізації є можливості для підвищення продуктивної спроможності економіки країни. Для населення це можливість задоволення індивідуальних потреб у виборі місць праці, заробітної плати, широких комунікаційних зв'язків.

Переваг урбанізації можна досягти лише за умови ефективного управління процесами урбанізації. Незважаючи на численні закони, а також нормативні документи та методичні рекомендації у сфері регіональної політики, містобудівної діяльності, діяльності органів місцевого самоврядування та бюджетної політики, на практиці простежується невідповідність між просторовим і соціально-економічним розвитком міст та територій, недотримання вимог містобудівної документації під час здійснення інвестиційних програм і заходів. Це призводить до погіршення умов залучення інвестицій, неефективного використання земельних ресурсів та інфраструктури, втрати економічного потенціалу, незбалансованості і низької адаптації розвитку територій до сучасних соціально-економічних процесів і викликів внутрішнього й зовнішнього впливів.

Необхідність узгодження різновекторних, багатопланових і суперечливих чинників, що впливають на міста, потребує переосмислення підходів до формування цілей і завдань розвитку урбанізованих систем. З огляду на це акцентовано на понятті «інтегрований» розвиток, його окреслено як міждисциплінарну категорію, що узагальнює в собі поєднання елементів економічного, соціального, містобудівного, сталого, інклюзивного розвитку, які є важливими в контексті урбанізації.

РОЗДІЛ 2. ДЕТЕРМІНАНТИ І КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

2.1. Головні драйвери розвитку за світовим досвідом та особлива роль економічних чинників у розвитку та просторовій організації урбанізованих систем

Для забезпечення ефективного розвитку міст і територій кожна держава має визначити власну, оптимальну модель розвитку, обрати адекватні інструменти та успішно їх застосовувати. Світова економічна думка створила багату теоретичну спадщину, яка слугує основою для таких пошуків, адже вона відображає уявлення вчених про явища, процеси та закономірності функціонування й розвитку міст. Особливо варто акцентувати на складності й міждисциплінарному характері проблем інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Серед наук, що формують методологічні основи та практичні підходи до розвитку територіальних систем, важливе місце посідають економічна теорія, регіональна економіка, географія, соціальні науки та інші. Зосередимо увагу на основних парадигмальних зрушеннях в економічній теорії ХХІ століття, які мають особливе значення в контексті процесів урбанізації.

Недосконалість ринкової доктрини

Традиційна економіка міст як наука сформувалася на перетині неокласичної економіки й економічної географії (*Салліван, 2001*). Неокласична економіка стикається зі зростаючою критикою, оскільки багато її положень та принципів системно оскаржуються, що є особливо важливими в контексті процесів урбанізації. Акцентовано на недосконалості парадигми неолібералізму, хибності й неспроможності неоліберальних підходів до управління економічними системами, зокрема урбанізованими. У Римському клубі так артикулюють історичний трагізм поширення неоліберальної ідеології: «Поразка ринкової доктрини», коли під натиском грошей, тобто фінансових інтересів приватних компаній, розвалюються усі регуляторні механізми і нехтуються містобудівні норми, що призводить до диспропорцій у розвитку населених

пунктів, погіршення екологічної ситуації, зростання ризиків життю та здоров'ю людей тощо. Варто зазначити, що гроші вже давно не обслуговують економіку, а керують нею. Неоліберальний вектор економічної політики, що утвердився з 1980-х років, сформував «спекулятивну» економіку, де можна заробляти, не створюючи виробництво, нові робочі місця, призвів до збільшення нерівності між країнами внаслідок вільної торгівлі, оптимізації податків (бо є свобода руху капіталів), але його протилежність у вигляді кейнсіанського наративу, застерігають «римляни», матиме майже такі ж самі наслідки. Констатують «кризу капіталістичної системи», яка складається із соціальної, політичної, культурної та інших криз (*Вайцзекер, Війкман, 2019*). Якщо провести паралелі з урбаністикою, то нинішній розвал регуляторних механізмів під тиском «грошей» призвів до масової незаконної забудови міст багатоповерховим житлом, а повністю державне регулювання було наслідком перенасичення міста екологічно шкідливим виробництвом.

Висунуто ідеї щодо «спрощення змісту економічної науки». Економічна наука стала відірваною від реальності, від емпіричного підходу, критичний науковий підхід у науці заміщують математичними моделями, які маскують відсутність змісту або ідеалізують зміст економічної теорії, ігноруються важливі політичні, культурні, соціальні, психологічні змінні, необхідні для розуміння реальної поведінки систем. Зокрема, вчені заважають, що виникла низка помилкових ілюзій, серед них ілюзія «безмежності» економічного зростання. Не може бути безмежного економічного зростання у світі, який має фізичні межі. Потрібно усунути фундаментальну суперечність між природничими й економічними законами. Ніщо в природі не зростає постійно, натомість в економіці такий стан вважають нормою. Потрібно усунути фундаментальну суперечність між природничими й економічними законами.

Особливе неприйняття економістів зумовлюють традиційні економічні показники, які використовують для вимірювання суто економічної діяльності, а не добробуту. Вони не враховують соціальних та екологічних аспектів. Бо не вся економічна діяльність веде до добробуту. Показники, які традиційно використовують для оцінення рівня економічного розвитку, повинні

відображати справжню вартість, ризики та можливості людських справ, містити новий набір цінностей і принципів. Вчені пропонують враховувати соціальні та природні виміри як основні складові національного багатства і як головні чинники, що визначають добробут.

У доповіді Римського клубу *Come On! Capitalism, недалекоглядність, населення і руйнування планети* зазначено, що «більше не можна вважати, що зростання автоматично веде до покращення рівня життя». Вузький погляд на економічне зростання у поєднанні з глобалізацією створює умови, за яких можливий системний крах природних ресурсів нашої планети. Авторизаують, що «догма про економічне зростання будь-якою ціною та надмірне й марнотратне використання природних ресурсів без урахування пропускнуої спроможності Землі спричиняють погіршення стану навколишнього середовища та вимирання видів». Вони акцентують на необхідності «врахування вартості природного капіталу», оскільки багато видів діяльності, зокрема видобуток вугілля, можуть бути прибутковими для інвестора, але збитковими для навколишнього середовища. Якщо не зважати на ці аспекти, ринкова економіка ризикує зазнати значно більших втрат, ніж звичайна економічна рецесія чи депресія. З огляду на це автори пропонують змінити пріоритети: «наші цілі повинні перейти від зростання ВВП та досягнення достатку до підтримання екосистем та покращення добробуту людини шляхом визначення пріоритетів на базові потреби та зменшення нерівності» (Вайцекер, Війкман, 2019).

У доповіді Римського клубу запропоновано ідею балансу, тобто розвиток має характеризуватись суттєво поліпшеним балансом між людиною та природою, коли немає крайнощів, розробки інтегральних політик, економічних стимулів, які дають змогу знайти ефективні вирішення проблем (Вайцекер, Війкман, 2019). Стосовно урбанізованих систем розвиток можна характеризувати як баланс між далекоглядністю та короткозорістю – в сенсі стратегії та тактики; швидкістю та стабільністю – швидкість змін не повинна руйнувати сталі структури, звички та культури; приватним і публічним – держава має визначати правила для ринку, а не навпаки; жінками і чоловіками,

в сенсі розумного партнерства; рівністю та винагородою за досягнення; державою та релігією, оскільки «держави, нетерпимі до релігійних спільнот, зазвичай втрачають зв'язок з етичними (і тривалими) потребами». Де-факто це означає заклик до розумного балансу між ринковою та регульованою економіками.

Сьогодні немає усталених теоретичних канонів, що визначали б однозначно, що правильно, а що ні. Багато питань залишаються дискусійними та суперечливими. Є нагальна потреба відходу від застарілої «лінійної» економічної моделі XX століття, яка сприяє зростанню «будь-якою ціною», до нової економічної моделі, що ставить у центр економічний, соціальний та екологічний добробут. Головна увага має бути зосереджена на тому, як забезпечити якісне життя, пов'язане зі сталим соціальним, економічним та екологічним розвитком, навіть за умов демографічного скорочення та структурних трансформацій. У цьому контексті особливо актуальні підходи, що пропонують нові сценарії життєздатності без залежності від економічного зростання: «економіки добробуту» (well-being economy) (*Wellbeing Economy Alliance, 2020*), яка фокусується не на кількісному економічному зростанні, а на якості життя, соціальній справедливості, доступі до базових послуг та гармонії з довкіллям; «скорочення зростання» (degrowth) (*D'Alisa, Demaria, & Kallis, 2014*), які акцентують на необхідності переосмислення сучасної моделі споживання, зниження тиску на природні ресурси та відмови від постійного зростання ВВП як головного критерію успіху; «розвитку після зростання» (post-growth regional development), де розглядають можливість розвитку через оптимізацію локальних ресурсів, підтримку соціальних інновацій, посилення соціального капіталу та розвиток зеленої економіки (*Schmid & Smith, 2022*).

Нобелівський лауреат з економіки Дж. Стігліц у праці «Люди, влада і прибуток: прогресивний капіталізм в епоху масового невдоволення» (*Stiglitz, 2019*) акцентує, що економіка XXI століття суттєво відрізняється від економіки попереднього століття. На його думку, сучасність вимагає «навчитися управляти складною, урбанізованою економікою в планетарних межах зі швидко старіючим населенням». Ринкові механізми, за спостереженнями

автора, не здатні повною мірою відповідати новим закономірностям розвитку. Однією з причин цього є дефіцит інвестиційних ресурсів у секторах, що перебувають у занепаді. Вчений зазначає, що ринок у відриві від суспільного регулювання може спричиняти деградацію міського середовища, перетворюючи його на простір, непридатний для життя. Показовими в цьому контексті є історичні приклади лондонського смогу та смогових явищ у Лос-Анджелесі. Зважаючи на це, нагальною стає потреба у розширенні ролі держави та колективних дій у наданні суспільних благ, зокрема, у сфері оборони, розвитку інфраструктури (будівництво якісних транспортних мереж, аеропортів, технічних систем), а також у сфері фундаментальних досліджень, що охоплюють створення інформаційних ресурсів і набуття знань, які також є суспільним благом. Автор використовує термін «капіталізм» для позначення того, що більша частина економіки перебуватиме в руках підприємств, орієнтованих на отримання прибутку. Натомість поняття «прогресивний капіталізм» передбачає не лише існування низки інститутів, а й вагому роль колективних дій. Необхідний оптимальний баланс між ринком і державою, зауважує вчений, а уряд має відігравати важливу роль у регулюванні для забезпечення конкуренції та запобігання як соціальній, так і екологічній експлуатації (*Stiglitz, 2019*).

Автори книги «Вживання міста: життя і розвиток у добу ізоляції» зазначають, що пандемія COVID-19 вкотре продемонструвала, що виклики XXI століття вимагають посилення ролі національної держави та її інституційної спроможності. Акцентують на тому, що в майбутньому виконавчі функції національних урядів мають стати більш ефективними – насамперед для захисту міст, які є епіцентрами як соціально-економічного розвитку, так і вразливості до глобальних загроз. Аналогічно до того, як перемога над епідеміями холери у XIX столітті стала можливою завдяки посиленню місцевого самоврядування, подолання сучасних і майбутніх пандемій потребує консолідації національних ресурсів, розвитку наукових досліджень та створення превентивних механізмів управління ризиками. Як акцентують дослідники, лише національні уряди здатні мобілізувати достатні фінансові, наукові та організаційні ресурси для

забезпечення системної підготовки до майбутніх криз і координації міжрівневої взаємодії в галузі охорони здоров'я, безпеки та просторового розвитку (*Glaeser & Cutler, 2021*).

Г. Магстон та Й. Рандерс у книзі «*У пошуках добробуту*» пропонують враховувати соціальні та природні виміри як основні складові розвитку і як головні чинники, що визначають добробут. Водночас автори додають, що «бідним країнам потрібний традиційний економічний розвиток... старе добре зростання, в ідеалі – з використанням ресурсозберігаючих технологій, які були розроблені в багатих країнах протягом останніх років»; «бідним країнам потрібний традиційний економічний розвиток... а старе добре зростання, в ідеалі – з використанням ресурсозберігаючих технологій, які були розроблені в багатих країнах протягом останніх років» (*Магстон, Рандерс, 2017*).

Недосконалість ринкових механізмів спричиняє нерівність, що негативно впливає на формування людського капіталу та процеси розвитку територій.

На тлі загострення проблем економічної нерівності економісти дедалі більше акцентують на тому, що ефективний спосіб подолати економічне нездужання – це стимулювати економіку шляхом державних інвестицій в інфраструктуру. Г. Магстон і Й. Рандерс, аналізуючи основні глобальні виклики та можливості реагування на них, роблять однозначний висновок: «необхідно, щоб уряди виконували функцію планування та регулювання, а не залишали багато важливих рішень на примху «ринку» чи «невидимої руки». Водночас авторизаують, що йдеться про інвестиції у стратегічну інфраструктуру – створення якісних мереж доріг, аеропортів, технічної інфраструктури, – які можуть стати основою для більш скупченого та концентрованого міського розвитку (*Магстон, Рандерс, 2017*).

Ця ідея вже мала історичний прецедент, коли будівництво та реконструкція міст здійснювалися за умов державних інвестицій. У середині ХХ століття масштабні інвестиції в дороги та автомагістралі разом із субсидіями для домогосподарств запустили масову субурбанізацію й тривалу еру економічного зростання, що прийшла разом з нею. Протягом перших двадцяти повоєнних років у США та Європі вдалося подолати житлову кризу завдяки різним

джерелам інвестування у будівництво, зокрема, іпотечному кредитуванню в США та системам цільових житлових нагромаджень у Європі.

Природа та масштаби інвестицій в розвиток урбанізованих систем суттєво різняться, що потребує застосування диференційованих критеріїв їх оцінювання. У межах кейнсіанської традиції інвестиції розглядають крізь призму ефекту «мультиплікатора», оскільки вони здатні стимулювати подальше зростання споживання та зайнятості. Особливу увагу у цьому контексті приділяють інвестиціям у розвиток нової інфраструктури, які вважають критично важливими для забезпечення сталого зростання й довготермінового розвитку міських територій. Проте такі інвестиції не можуть бути великі, оскільки порушують ринкову рівновагу.

Фінансові ринки, зорієнтовані на короткотермінову віддачу, часто не здатні адекватно оцінити довготермінові ефекти інвестицій у відновлювану енергетику, сталу мобільність чи збереження екосистем. Такі вкладення дають результати лише у віддаленій перспективі або не забезпечують традиційного фінансового прибутку, проте вони сприяють збереженню критично важливих природних ресурсів, без яких функціонування урбанізованих систем у майбутньому є неможливим. Ця суперечність висвітлює фундаментальні обмеження неокласичної економічної теорії, що базується на припущенні про виробничу функцію з фокусом на короткотермінову максимізацію сукупної пропозиції. У межах такої логіки інвестиції в екосистеми розглядають як витрати, що «відволікають» дохід, не забезпечуючи прямого приросту виробництва. Натомість з позицій інтегрального розвитку та урбаністичної економіки вони постають як стратегічні вкладення у підтримання виробничого потенціалу, соціальної стабільності й екологічної рівноваги. Саме такий підхід формує основу довготермінової стійкості урбанізованих систем і підвищує їхню спроможність адаптуватися до глобальних екологічних і соціально-економічних викликів (*Campbell, 1996; UN-Habitat, 2020; OECD, 2021*).

У контексті дослідження джерел зростання урбанізованих систем важливо акцентувати увагу на необхідності формування економічної структури. У різний час провідну роль в економіці міст відігравали торгівля, промисловість,

сфера послуг. З 1980-х років у структурі економіки міст почали переважати галузі четвертинного сектору – фінанси, інформаційні технології. Пошуки фінансової спроможності і наповнення дохідної частини бюджету міст змушують звернути увагу на ті економічні моделі, що сформувалися під впливом технологій та інновацій: низьковуглецевої економіки (Low Carbon Economy, LCE), зеленої економіки (green economy), розумної економіки (smart economy), нічної економіки (night-time economy), економіки відвідувачів (visitor economy), економіки спільного споживання (sharing economy), економіки зв'язків (connections economy), економіки на вимогу (on-demand economy), економіки вражень (Experience Economy), циркулярної економіки (circular economy), соціальної економіки. В економічних моделях об'єктами економічних вигод є вартість, створена завдяки розвитку відносин та зв'язків, використанню технологій, діловому туризму, сфері розваг, а також повторному використанню відходів.

Однак різні види діяльності кардинально відрізняються як драйвери економічного зростання та соціального розвитку, створюють різну додану вартість, відповідно їх треба оцінювати з погляду різних критеріїв. Е. Рейнерт у праці *«Чому одні країни багатіють, а інші залишаються бідними»* (Рейнерт, 2015) пропонує виділяти два принципово відмінні типи економічної діяльності: перший тип – «шумпетерові» види діяльності, для яких характерні постійні інновації, що забезпечують зростання заробітної плати, сприяють добробуту та економічному розвитку; другий тип – «мальтусові» види діяльності, які фіксують заробітну плату на рівні прожиткового мінімуму, виснажують природні ресурси та формують низьку додану вартість. З огляду на це, на думку автора, економічна політика має бути диференційованою та брати до уваги відмінності між цими типами діяльності.

Як зазначає Е. Райнерт (Рейнерт, 2015), ідея про визначальну роль структури виробництва у формуванні економічного поступу має глибокі історичні корені. Вона сягає ще початку XVII століття, коли італійський економіст А. Серра у трактаті *«Короткий трактат про причини, що можуть зробити державу багатою навіть без золота і срібла»* (1613) сформулював

концепцію, згідно з якою добробут держави визначається поєднанням зростаючої віддачі від виробництва та розширенням поділу праці, тобто максимізацією кількості професій, спеціалізацій і видів діяльності в місті. Цей підхід, акцентує Райнерт, фактично передбачає розуміння міста як просторового ядра інноваційного та інституційного розвитку, де диверсифікація економічних функцій є каталізатором соціально-економічного прогресу.

В. Галасюк у монографії «Державне регулювання трансформації економіки» пропонує розрізняти «високоякісні» та «низькоякісні» види економічної діяльності (Галасюк, 2019). До перших автор відносить тих, що характеризуються зростаючою віддачею, високим технологічним рівнем, широкими міжгалузевими зв'язками та високою синергією, не виснажують природні ресурси, мають незначний «екологічний відбиток», створюють кваліфіковані й високооплачувані робочі місця та сприяють нарощенню людського капіталу. Натомість «низькоякісні» види діяльності є економічно примітивними, малозв'язними, із низькою синергією, супроводжуються виснаженням природних ресурсів, значним екологічним навантаженням, некваліфікованою й низькооплачуваною працею та зменшенням людського капіталу. Науковець зауважує, що «високоякісні» види діяльності повинні отримувати державну підтримку шляхом використання широкого спектра інструментів – податкових стимулів, преференцій для внутрішнього виробника (зокрема, через механізм державних закупівель), сприяння інвестиціям, забезпечення земельними та інфраструктурними ресурсами, доступу до дешевших кредитів та більших державних замовлень. Водночас розвиток «низькоякісних» видів діяльності має бути обмежений, зокрема, за допомогою посилення екологічних регуляторів, таких як система «зелених тарифів». До найбільш перспективних індустрій, які потребують пріоритетної державної підтримки, належать такі: аграрне машинобудування та харчова промисловість, транспортна й соціальна інфраструктура, авіакосмічна та хімічна промисловість, машинобудування (зокрема автомобілебудування), фармацевтика та медична

індустрія, інформаційні технології, «зелені інвестиції», транзитний сектор та туризм.

Й. Шумпетер визначив, що «рушійною силою економічного зростання є винаходи, а також інновації. Поява чинника інновацій як рушійної сили економічного зростання кардинально змінює траєкторію руху людства від ресурсної залежності економіки до інноваційної, до здатності не просто робити більше, а робити щось нове. Шумпетер бачив інновації та підприємництво як ключові фактори перезапуску економіки для нових, довготривалих хвиль економічного зростання – процесу, який він називав «креативним руйнуванням». Нерівномірна траєкторія економічних змін зумовлена процесами в секторі розвитку економіки, який відрізняється від сектору кругового потоку, що керується рівновагою.

На думку економістів, поява чинника інновацій кардинально змінює траєкторію руху людства від ресурсної залежності економіки до інноваційної, до здатності не просто робити більше, а робити щось нове. Тож саме інновації є тим поворотним елементом, який допоможе продовжувати економічне зростання, оскільки сам процес не можна зупинити, інакше системи придуть в занепад, кризу.

Інновації мають просторову варіативність і тяжіють до географічної концентрації, що підтверджується роллю «соціальної різноманітності» та різноманітності міського середовища (*Jacobs, 1969*), а також чинником місцезростання (*Lucas, 1988*). Цей підхід відображає фундаментальну закономірність: джерела інновацій та економічного зростання виникають насамперед внаслідок географічної концентрації талантів, компаній, знань та інших економічних активів, а не в межах окремих підприємств чи навіть домінуючих галузей на локальному рівні. Р. Флорида, П. Адлер і Ш. Мелландер (2017) у праці «*The City as Innovation Machine*» доводять, що інновації та підприємництво не лише виникають у містах, але й критично залежать від характеристик міського середовища. Саме міста формують урбаністичні інноваційні екосистеми (*urban innovation ecosystems*) – складні просторово-організаційні структури, у яких взаємодіють знання, людський капітал,

інфраструктура, культурне різноманіття та соціальні мережі. Така взаємодія створює умови для генерації нових ідей, поширення технологій і формування підприємницьких ініціатив. У результаті міські простори перетворюються на ключові вузли глобальної інноваційної динаміки, зміцнюючи свою роль у формуванні стратегій просторової та регіональної політики (*Florida, Adler & Mellander, 2017*). Однак є і уточнення. Інноваційні види діяльності тяжіють саме до великих міст і агломерацій з диверсифікованою економікою, де забезпечуються сприятливі умови для обміну знаннями, колаборацій та швидкого поширення нових ідей. Натомість для масового виробництва економічно доцільнішим стає розміщення у малих, вузькоспеціалізованих містах, де краще працює інший тип агломераційних ефектів – галузева спеціалізація, що дає змогу знизити виробничі витрати.

Р. Флорида акцентує на ролі креативного класу для створення інновацій. До креативного класу автор відносить працівників у галузях комп'ютерних спеціальностей і математики, архітектури та інженерії, фізики, природничих і соціальних наук, а також представників творчих професій у сфері дизайну, освіти, мистецтва, музики та розваг. Працівники цих галузей не завжди є заможними чи мають вищу освіту, проте їхня економічна функція полягає у продукуванні нових ідей, рішень і технологій. Міста, де креативний клас концентрується та взаємодіє, здатні нарощувати власний творчий капітал, підвищуючи конкурентоспроможність та економічну привабливість. Ефект самопідсилення у цьому контексті виявляється через те, що наявність компетентних та творчих людей притягує інших висококваліфікованих спеціалістів, сприяючи формуванню позитивного циклу інновацій та економічного зростання (*Florida, 2002, 2005, 2016*). Міста повинні орієнтуватися на залучення та утримання людського капіталу і креативного класу, розглядаючи їх як ключовий ресурс економічного розвитку та інноваційної активності. Досягнення цього вимагає створення сприятливих умов для розвитку підприємництва, підтримки інноваційних ініціатив, забезпечення розвитку вищої освіти та професійного навчання, а також підвищення якості міського середовища й соціальної інфраструктури.

Розгляд явищ урбанізації, проблем просторової організації дає змогу не тільки зрозуміти нові механізми розвитку міст, а й розкриє шляхи та потенціал покращення міського середовища і якості життя мешканців

Як доповнення до капіталу людського розвинуто ідеї ролі суспільного капіталу. Економісти Ф. Кіфер і С. Некдовели, що віддача на соціальний та людський капітал приблизно однакова: навіть найбільш інноваційні ідеї чи передове обладнання матимуть обмежений ефект, якщо особа не має доступу до контактів, соціальних мереж і взаємодії з іншими людьми чи групами. Суспільний капітал, формуючи такі риси суспільства, як довіра, соціальні норми та мережі взаємодії, здатен значно підвищувати ефективність управлінських рішень. Довіра стимулює активність, сприяє відкритим інноваційним діям та готовності до ризику, що, відповідно, позитивно впливає на динаміку розвитку, зокрема, урбанізованих систем, та підвищує якість життя населення. Недовіра веде до пасивності, обережності, опортунізму, збільшення суспільних дистанцій, а в цілому знижує суспільний потенціал (апатія, брак бажання брати участь у заходах та приймати рішення для розв'язання проблем). Однак є і певні застереження. Низький рівень довіри зумовлює пасивність, обережність, опортунізм та збільшення суспільних дистанцій, що загалом знижує потенціал соціуму, виявляючись у формі апатії та відсутності бажання брати участь у заходах і приймати рішення щодо розв'язання проблем (*Kiefer & Neck, 2019*).

Водночас важливо зважати на те, що суспільний капітал сприяє розвитку міст лише тоді, коли соціальні групи є відкритими та діють на благо всього міського простору. У такому випадку його ефект поширюється й на тих мешканців, які безпосередньо не залучені до активних соціальних мереж. Прикладом мобілізації суспільного капіталу в умовах воєнної агресії в Україні стали добровільно сформовані волонтерські, громадські та військово-громадські мережі, що трансформувалися у важливу складову соціальної стійкості, перетворившись із потенційної вразливості на стратегічну перевагу. Натомість «вузькі», замкнені групи, що прагнуть ексклюзивних привілеїв для своїх членів, формують не суспільні, а «клубні» блага, доступні лише «своїм».

Вони орієнтовані не на примноження, а на перерозподіл ресурсів громади на власну користь. Такі групи сприяють сегрегації суспільства та можуть вести непродуктивну конкуренцію за ресурси, ринки, привілеї тощо. Як наслідок, громадська віддача від закритого соціального капіталу часто виявляється негативною і може гальмувати економічний розвиток.

На важливість суспільного капіталу звертає увагу й відомий професор Кембриджського університету Ха-Юн Чанг у книзі *«23 прихованих факти про капіталізм»*. Автор зазначає, що «багаті країни відрізняє від бідніших не стільки рівень освіченості їхніх громадян, скільки здатність вступати у високопродуктивні коопераційні зв'язки, а також наявність інститутів, які заохочують інвестиції та диверсифікують ризики: ефективна система соціального забезпечення, державні субсидії та сприятливі правила гри щодо досліджень і розробок чи підвищення кваліфікації». На його думку, «якщо ми розширюватимемо сферу освіти, сподіваючись, що вона автоматично зробить економіку багатшою, нас очікує жорстоке розчарування, адже зв'язок між освітою та продуктивністю економіки є надзвичайно хитким та ілюзорним. Захоплення освітою та зміщення акцентів лише на її розвиток матиме згубні наслідки, якщо воно не супроводжуватиметься створенням дієвих інституційних умов для модернізації економіки шляхом заохочення становлення високопродуктивних і конкурентоспроможних підприємств» (Чанг, 2018, с. 254).

Розгляд теорій людського та суспільного капіталу підтверджує ключову роль людини як чинника економічного розвитку, проте не вичерпує всієї множини теоретичних підходів до розуміння її місця в економіці, сформованих економічною наукою ХХІ ст. Зокрема, дедалі більшої уваги набуває врахування поведінкових аспектів, що виводить на особливе місце роль інформації в урбанізованих системах. Саме інформація є одним із центральних чинників функціонування ринків: її нерівномірний розподіл серед учасників угод (так звана асиметрія інформації) спричиняє зростання ризиків, послаблення конкуренції та зниження ефективності ринкових механізмів. Найяскравіше це виявляється на фінансових ринках, ринку праці та у сфері охорони здоров'я, де

асиметрія інформації не лише збільшує витрати окремих економічних агентів, а й може суттєво деформувати структуру ринку загалом (*Stiglitz, 2000; Талер, 2018*).

Міграційні процеси є одним із ключових чинників розвитку урбанізованих систем. Їх пояснюють комплексом соціально-економічних і демографічних передумов, серед яких такі: диференціація в оплаті праці та можливості зайнятості, що спонукають населення сільських територій мігрувати до міст; прагнення домогосподарств підвищити рівень освіти та вдосконалити людський капітал; інформаційна доступність щодо якості життя у містах. Динаміка таких переміщень узгоджується з класичною теорією «поштовху – притягання» (push–pull factors), згідно з якою негативні чинники походження (push) спонукають населення залишати місце проживання, тоді як позитивні чинники призначення (pull) приваблюють його до нових територій. У цьому контексті міста можуть відігравати роль осередків тяжіння, формуючи політику залучення людських ресурсів через створення сприятливих умов життя, або ж, навпаки, чинити опосередкований вплив на відтік населення у разі погіршення соціально-економічного середовища (*Lee, 1966; Castles et al., 2019*).

Зростання чисельності населення та розвиток міст зумовлюють не лише кількісні, а й якісні трансформації в суспільному житті, перетворюючи його переважно на міське за характером праці, способом життя та культурними практиками. Ще Арістотель зауважував, що перенаселення впливає на характерні риси міста та взаємини його мешканців, спричиняючи соціальні напруження. У класичних дослідженнях урбанізації простежується тенденція до послаблення ролі сім'ї, родинних і сусідських зв'язків, що традиційно були основою «соціальної солідарності», а також до зростання мобільності та анонімності соціальних контактів (*Wirth, 1938/1969*). Міський спосіб життя характеризується підвищеним «темпом життя», поверхневим характером комунікацій, орієнтацією на інструментальні цілі взаємодії, соціальною дистанцією та загальною нестійкістю соціального порядку. Подальші дослідження свідчать, що зростання щільності населення сприяє інтенсифікації

міжособистісних контактів, збільшенню впливів з боку соціального середовища та виникненню нових суспільних рухів. Водночас у таких умовах виникає потреба в розширених механізмах соціального контролю, які здійснюють інститути медіа, поліції, бюрократії та інші органи влади (*Glaeser, 2011; Florida, 2017*).

Просторовий вимір та земельна рента

Економіку урбанізованих систем неможливо розглядати у відриві від просторового виміру. Простір слід розглядати як обмежений ресурс, що характеризується нерівномірністю розподілу, наявністю порогових аспектів та різним рівнем доступності (зокрема, витратами часу та ресурсів на подолання відстаней). Обмеженість простору зумовлює необхідність розглядати його як особливе благо, що не може відтворюватися безмежно, отже, зумовлює необхідність впровадження форм просторової організації та підвищення ефективності використання наявних територіальних ресурсів. Йдеться про освоєння важкодоступних територій, розвиток підземного чи надземного простору, що, однак, не завжди здатне забезпечити виконання необхідних функцій і потребує значних капіталовкладень (*Fujita, Krugman & Venables, 1999; Capello, 2016*).

Простір стає дедалі більш «слизьким», у тому сенсі, що капітал, товари, люди та ідеї переміщуються швидше та легше (*Markusen, 1996; Friedman, 2005*). Водночас він набуває ознак «липкості» та «щільності», оскільки, незважаючи на глобальні потоки, капітал і людські ресурси схильні концентруватися у великих агломераціях (*Markusen, 1996; McCann, 2008; Rodríguez-Pose & Crescenzi, 2008*). Отже, глобалізація зробила простір і місце не менш, а, навпаки, більш значущими для економічного розвитку.

Серед економічних механізмів, які дають змогу інтенсифікувати і раціоналізувати використання міських територій, особливе значення надається економічній оцінці землі населених пунктів. Платність землекористування забезпечує міській владі фінансовий інструмент для ефективного управління землями, стимулювання розвитку пріоритетних напрямів та обмеження небажаної діяльності на території міста, а також створює умови для конкуренції

між різними формами власності. На підставі економічної оцінки території слід вирішувати питання визначення обсягів знесення житлового фонду під час реконструкції, встановлення оптимальної поверховості; обґрунтування виведення промислових підприємств за межі міста; обчислення економічної доцільності використання підземного простору; визначення ефективності витрат на інженерний благоустрій незручних територій та ін. (Мерлен, 1977)

Політика землекористування, що покращує доступність простору, одразу впливає на вартість землі. Доступність можна покращити шляхом розвитку транспортної системи. Можливість швидкого доступу до робочих місць, комерційних, адміністративних та соціальних об'єктів суттєво впливає на просторові рішення щодо розміщення функцій міста. Цей взаємозв'язок відомий у науковій літературі як «транспортно-просторова взаємодія» (*transport-land use interaction*), яка формує «земельну ренту доступності» (*accessibility rent*) – приріст вартості землі, зумовлений покращенням транспортної інфраструктури (Banister, 2018; Cervero & Murakami, 2009).

Формування вартості землі визначається дією ренти, що відображає економічну цінність територій з урахуванням їхньої функціональної привабливості, транспортної доступності, інфраструктурного забезпечення та екологічних характеристик. Для урбанізованих систем характерна градієнтна модель розподілу земельної вартості, за якої ціни зростають від периферійних до центральних районів. Це явище відображає просторову концентрацію ділової активності, інфраструктурних переваг і соціокультурних функцій у центральних частинах міста.

Зростання цін на земельні ділянки у межах урбанізованих територій є об'єктивним і закономірним процесом, зумовленим демографічним зростанням, підвищенням рівня доходів населення та обмеженістю земельних ресурсів у межах містах. Регулювати ціни на землю можливо і навіть потрібно через удосконалення транспортної мережі та оптимізацію міської мобільності, що сприяє більш рівномірному розподілу попиту на землю; створення поліцентричної системи розвитку міста – формування другорядних центрів тяжіння з робочими місцями, соціальною інфраструктурою та громадськими

просторами; впровадження податкових інструментів, зокрема, земельного податку або плати за неосвоєні ділянки, що стимулюють швидке й ефективне використання наданих під забудову територій; підвищення прозорості земельного ринку, забезпечення доступу до інформації про умови використання земель та спрощення адміністративних процедур їх придбання забудовниками; реалізацію комплексних програм забудови, орієнтованих на стратегічні пріоритети розвитку, замість стихійного чи індивідуального освоєння територій.

Міська земельна рента як капіталізована форма просторових переваг генерується не лише природними чи локальними характеристиками території, але й суспільними інвестиціями, політикою уряду, розвитком транспортної та соціальної інфраструктури (Harvey, 2012; Stiglitz, 2024). Саме тому земельна рента є не лише економічною, а й соціально-політичною категорією, оскільки відображає процеси перерозподілу створеної вартості у міському просторі.

Викликає занепокоєння підвищення цін унаслідок того, що землекористувачі отримують більше вигоди від зростання дефіциту використання землі, ніж від максимізації її продуктивності та економічного потенціалу. В багатьох містах влада обмежує (блокує) інвестиції, що потрібні для подальшого розвитку територій. Нобелівський лауреат з економіки Д. Стігліц у праці «*The Road to Freedom: Economics and the Good Society*» (Stiglitz, 2024) розглядає це явище в контексті «rent-seeking» – отримання доходів не через створення нового багатства, а шляхом експлуатації вже наявних активів. Автор зазначає, що вартість землі не є результатом фізичних поліпшень (таких як забудова чи модернізація), а зумовлюється передусім привабливістю, функціональними можливостями та дефіцитом певних локацій. Концентрація земельної власності у невеликої групи осіб сприяє зростанню майнової поляризації, оскільки власники цінної землі отримують непропорційні вигоди від підвищення її вартості, тоді як орендарі чи покупці стикаються із зростанням витрат. Наприклад, правила зонування в містах може створювати «штучний дефіцит», який підвищує ренту та поглиблює соціально-економічну нерівність. Автор акцентує, що ефективне оподаткування вартості землі може бути інструментом зменшення нерівності та підвищення ефективності

використання територіальних ресурсів. Однак оподатковувати потрібно непокращену вартість землі, а не забудов чи поліпшень. На відміну від податків на працю або заощадження, які можуть знижувати стимули до економічної активності, податок на земельну ренту не має негативного впливу на пропозицію ресурсів. Земля залишається фіксованим активом, тому оподаткування її ренти не зменшує загальну кількість чи доступність ресурсу, натомість стимулює раціональне використання територій і зменшує концентрацію багатства у сфері володіння землею. Стігліц також аналізує взаємозв'язок між суспільними благами (зокрема інфраструктурою) і вартістю землі, зауважуючи, що розвиток транспортної мережі часто призводить до зростання орендних ставок у районах, які отримують вигоди від нових інфраструктурних проєктів. Проте таке зростання не завжди адекватно відображає суспільну цінність інвестицій, особливо у випадках, коли баланс попиту і пропозиції є структурно порушеним.

Отже, зростання вартості землі, спричинене підвищенням транспортної доступності, можна розглядати як капіталізовану форму публічних інвестицій у транспортну інфраструктуру, а також як індикатор інституційної ефективності територіального управління, здатності влади міст формувати та утримувати додану вартість через механізм «захоплення приросту вартості землі» (*land value capture*), який дедалі активніше впроваджують у міжнародній практиці (OECD, 2020; UN-Habitat, 2023; European Investment Bank [EIB], 2022; World Bank, 2021). Суть цього механізму полягає у поверненні частини зростання вартості земельних ділянок, що виникає внаслідок публічних інвестицій, змін у просторовому плануванні чи державних рішень, до бюджету громади або держави. Інакше кажучи, це економічний інструмент, який дає змогу суспільству частково «відновити» вигоди, створені публічними ресурсами, інфраструктурними проєктами або регуляторними змінами, що підвищують ринкову цінність землі. Інструменти цього механізму охоплюють:

- збір за інфраструктуру: податки або збори, що стягують із землевласників, які володіють землею, вартість якої зросла завдяки ініційованому урядом розвитку інфраструктури;

– зобов’язання забудовника: грошові або натуральні внески, що покривають витрати на додаткову інфраструктуру або послуги, які необхідно забезпечити внаслідок приватного розвитку;

– плату за права забудови: грошові або натуральні внески, що сплачують в обмін на права забудови або потенціал забудови понад визначений базовий рівень щільності;

– реорганізацію земельних ділянок: практика об’єднання фрагментованих земельних ділянок для спільної забудови, коли власники передають частину своєї землі для громадського користування;

– стратегічне управління земельними ресурсами: практика активної купівлі, забудови, продажу та оренди землі урядами для задоволення суспільних потреб та відшкодування приросту вартості, що виникає завдяки державним діям.

Отже, в економічній науці відбулися принципові зміни у теоретичних підходах, пов’язані із трактуванням категорії розвитку (якості розвитку); з роллю людини в економіці; зміною ролі видів діяльності, загостренням соціальних наслідків та економічної нерівності; поглибленням суперечностей поляризованого суспільства, які необхідно брати до уваги під час обґрунтування нових положень інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

В огляді теоретико-методологічних напрацювань учених, що стосуються розвитку і управління містами, різні аспекти управління розвитком урбанізованих систем розглянуто в межах фінансових, муніципального маркетингу, стратегічного планування. До вагомих наукових напрацювань у цій сфері належать теоретико-методологічні засади стратегічного планування малих міст, розроблені проф. О. Карим (*Карий, 2015*), дослідження метрополійних функцій великих міст України, наведені у працях проф. М. Мельник (у співавторстві) (*Мельник, 2017*), а також теоретико-методологічні основи просторової економіки, запропоновані проф. С. Шульц (*Шульц, 2020*). Важливим внеском є також монографія проф. І. Буднікевич «Муніципальний маркетинг: теорія, методологія, практика» (*Буднікевич, 2011*), у якій обґрунтовано доцільність застосування маркетингового підходу до управління містом. На думку автора, такий підхід дає змогу сформулювати

додаткові ресурси для забезпечення функціонування міста та привернення уваги всіх зацікавлених сторін; зорієнтувати діяльність муніципальних органів влади на задоволення потреб як зовнішніх, так і внутрішніх суб'єктів; підвищити інвестиційну привабливість території.

2.2. Урбаністичні теорії розвитку урбанізованих систем

Розгляд економічних теорій не охоплює всієї складності багатопланового та різновекторного розвитку урбанізованих систем, тому характеристика цього феномена лише з позицій економіки є неповною. Урбаністичні теорії пропонують ширший погляд на виникнення й історичний розвиток міст, а також на засади раціональної організації, планування та забудови міського простору. Сучасна урбаністика синтезує знання з географії, екології та суспільних наук, інтегруючи дослідження управління й ефективності діяльності (менеджменту), застосування інформаційних технологій, а також методів проектування, планування й облаштування міських територій. З огляду на це взаємозв'язок економіки урбанізованих систем із просторовими та соціальними чинниками розглядають крізь призму положень містобудівної, географічної й соціальної наук, з урахуванням концепцій «розумного міста» та сталого розвитку.

Стійкість і життєздатність урбанізованої системи, а також її подальший розвиток значною мірою залежать від планувальної структури міста та її узгодженості з основними напрямками територіального зростання. Потенційні траєкторії просторового розвитку міських територій відображаються у концепціях «міста-саду», «лінійного міста» та «каркаса-тканини». Територіальне розширення може відбуватися трьома базовими шляхами: ущільнення та інтенсифікація наявної міської забудови; формування міст-супутників навколо метрополійного центру; розвитку уздовж транспортних магістралей, коли нова забудова концентрується вздовж головних транспортних осей, а подальше освоєння здійснюється між урбанізованими напрямками (рис. 2.1).



Рис. 2.1. Моделі територіального розвитку міст

Джерело: згруповано автором

Усі підходи потребують додаткових інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури. Водночас транспортні комунікації не лише знижують просторове навантаження, але й є визначальним чинником формування майбутньої структури міста. Зважаючи на це, під час прогнозування просторової структури необхідно враховувати дані щодо перспективних транспортних систем та каналів інформаційно-комунікаційних зв'язків.

Явище інтенсивного територіального зростання міст можна оцінювати по-різному: для компактних міст зменшення щільності забудови території й територіальне збільшення міста є позитивним явищем, оскільки перетворює міста в більш відкриту структуру, підвищує комфортність умов проживання та створює передумови для ефективних розв'язань міських проблем (зокрема транспортних). Для некомпактних міст така тенденція призводить до погіршення структури використання міських територій і комунікацій.

В умовах територіального розвитку міст важливо запобігати явищу «розливу міст» (*urban sprawl*), що характеризується хаотичним розповзанням житлової, комерційної та виробничої забудови, неінтегрованої в єдину функціонально-просторову мережу. Такі утворення позбавлені належної транспортної та соціальної інфраструктури, що зумовлює значну залежність

мешканців від індивідуального автотранспорту. Явище *urban sprawl* має переважно стихійний характер і складно піддається регулюванню. Його наслідки виявляються у трьох взаємопов'язаних вимірах: економічний аспект полягає у зростанні потреби в будівництві нових об'єктів інженерної, транспортної та соціальної інфраструктури, а також у збільшенні витрат на їх утримання; екологічний аспект виявляється в екстенсивному використанні земельних ресурсів, руйнуванні природних ландшафтів і деградації місцевих екосистем; соціальний пов'язаний із посиленням просторової сегрегації та соціального розшарування, що виявляється у співіснуванні закритих заможних поселень із районами з низьким рівнем життя та неформальною забудовою (Nechyba & Walsh, 2004; Davis, 2006; EEA, 2006).

Серед досліджень цієї тематики особливої уваги заслуговують проблеми використання приміських територій, які можуть бути самостійними в адміністративному плані, проте з погляду економіки, культури і планування є невід'ємною складовою частиною міст і однією з умов їх існування. Приміське розповзання є дорогим для економіки, проте сьогодні саме скупчення, а не розповзання, живить інновації й економічне зростання. За словами Р. Флориди, зростання передмість не може зрівнятися з вимогами інтелектуальної економіки урбанізованих територій: надто багато цінної виробничої потужності країни і багатства розтрачується на будівництво й утримання приміських будинків із гаражами на три машини, на дороги та на розповзання забудови, що супроводжує їх, замість того, щоб бути інвестованими у знання, технології та щільність, яких вимагає сталий високоякісний розвиток. Передмістя, за словами автора, більше не є апофеозом добробуту та двигуном економічного зростання. Подолання кризи передмість і відновлення їхнього економічного процвітання вимагає політики вирівнювання щільності та кращого сполучення з містом-центром (Флорида, 2016), недопущення їх стихійної забудови і втрати просторово-функціональної цілісності (Ібатуллін, 2009).

Економічний аспект територіального розвитку міст пов'язаний з низкою обмежень-«порогів», подолання яких супроводжується непропорційно

високими витратами, що перевищують розміри капіталовкладень, необхідних для нормального розвитку. Порогові аспекти – це перешкоди природного, фізичного та юридичного характеру, які можуть значно здорожчувати або унеможливлювати освоєння таких територій у майбутньому.

Виділяють чотири групи таких порогів:

- 1) фізичні характеристики простору (рельєф, водні шари, урожайність ґрунтів, ліси);
- 2) кількісні характеристики (наприклад, низька щільність населення, пропускна здатність);
- 3) структура землекористування та власності на землю;
- 4) рівень розвитку інфраструктури.

Неспроможність влади вчасно виявити наближення системи до порогу розвитку або відсутність необхідних інвестицій може спричинити зупинку економічного розвитку або змінити його хід. Аналіз цих обмежень дає змогу для кожного періоду часу визначити найбільш ефективний варіант розвитку. Прикладом фізичних обмежень є ріка, на берег якої вийшло місто в процесі свого розвитку. В разі освоєння територій на іншому боці ріки (кількісний показник) видатки можуть зрости в багато разів. Зважаючи на це, доки не з'являться відповідні можливості, місцевий бюджет переорієнтовується на реконструкцію вже забудованих територій (якісний показник) (Малиш, 1962).

Критика процесів «розповзання» міської забудови стала поштовхом для формування ідей нового урбанізму, який акцентує на необхідності організації міського простору на засадах поліцентричності, різноманітності та компактності. На відміну від моделі «функціонального міста» другої половини ХХ століття, що ґрунтувалася на зональному поділі території на сфери «праці», «побуту», «відпочинку» та «транспорту», новий урбанізм орієнтується на відродження компактного «пішохідного міста», у якому просторові елементи взаємопов'язані та доступні в межах коротких відстаней. Концепція передбачає підвищені вимоги до якості життєвого середовища, його доступності, змішаного функціонального використання територій та розвитку інфраструктури спільного користування. Натомість функціональний поділ

міського простору, незважаючи на свою раціональність, передбачав роздільне розміщення житла, робочих місць і зон відпочинку, що обмежує можливості економічної взаємодії та зменшує синергію між різними видами діяльності. Поєднання монофункціонального використання територій із низькою щільністю населення стимулює надмірне користування приватним автотранспортом, сприяє просторовій ізоляції соціально вразливих груп населення та поглиблює соціально-економічну поляризацію міського простору (Duany, Plater-Zyberk & Speck, 2001; Calthorpe, 1993).

Д. Спек у праці «Пішохідне місто» (Speck, 2012) зауважує, що якісна міська структура має формуватися відповідно до потреб пішохода. Основними характеристиками такого середовища є змішана забудова, безпечні та зручні для пересування вулиці, естетично привабливі простори й насичене міське життя. Подібна організація простору не лише збільшує його привабливість, а й стимулює локальну економічну активність, посилює соціальні взаємодії та сприяє різноманітності міських практик.

У книзі «Гуманні міста: практичний посібник» урбаніст К. Полссон (Polsson, 2023) доводить, що щільна, проте низькоповерхова забудова є найбільш ефективною моделлю для формування комфортного та стійкого міського середовища. Цей висновок підтверджується історичним досвідом європейських міст, зокрема скандинавських, які стабільно займають провідні позиції у світових рейтингах якості життя.

Д. Сім у книзі «М'яке місто» (Sim, 2019) визначає чотири ключові принципи організації міського простору: Smaller (менше) – невеликі дворики та вузькі вулиці створюють затишок і сприяють розвитку соціальних контактів; Lower (нижче) – низькоповерхова забудова заохочує людей проводити більше часу на вулицях і підтримує активне громадське життя; Slower (повільніше) – міські простори мають сприяти розміреному темпу життя, що відповідає концепції 15-хвилинного міста; Simpler (простіше) – міське середовище повинно бути зрозумілим, зручним і функціональним, полегшуючи повсякденне життя мешканців.

Р. Флорида (Florida, 2016) стверджує, що новий тип територіальної структури міст визначається рівнем комфортності місць проживання і складається із чотирьох основних чинників: близькість до центру міста, доступність громадського транспорту, що дає змогу економити час та обходитись без тривалих автомобільних поїздок, близькість до великих університетів та інших наукових інституцій, близькість до природи, коли успішні люди облаштовуються не лише у найбільш економічно функціональних, але й у найбільш естетично привабливих місцях міст і передмість, наприклад, поряд із парками та іншими зеленими зонами, неподалік гір, на узбережжях тощо. У концепції «кляптикового міста» (*patchwork city*) (рис. 2.2) простір характеризується соціальною та економічною сегрегацією: представники креативного класу концентруються в найбільш привабливих, добре облаштованих районах із високим рівнем сервісу, які забезпечують доступ до кращих економічних можливостей, освіти, послуг і соціального капіталу. Водночас представники робітничого класу та сфери обслуговування змушені поселятися у районах із нижчою якістю життя, слабшою інфраструктурою, вищим рівнем злочинності та обмеженими перспективами розвитку. Інакше кажучи, багатії живуть там, де їм захочеться, а бідні живуть там, де доведеться. Подібна стратифікація підриває соціальну згуртованість і економічну рівновагу міського середовища, оскільки посилює відмінності у доступі до можливостей і відтворює нерівність у довготерміновій перспективі.

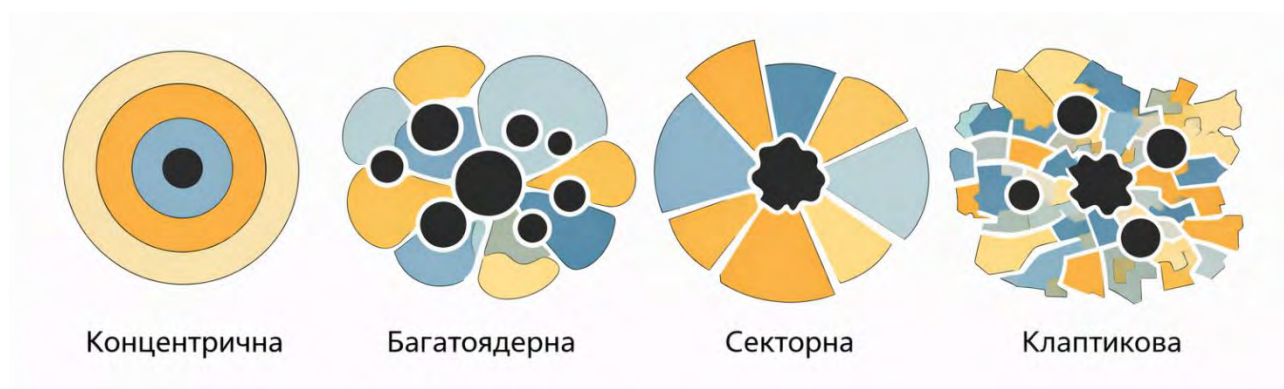


Рис. 2.2. Моделі територіальної структури міста

Джерело: згруповано автором

Заслужують на особливу увагу теорії, що пропонують у процесі розвитку міст застосовувати короткотермінові, маловитратні та масштабовані заходи трансформації міського середовища, відомі під назвою «тактичний урбанізм». Цей підхід, орієнтований на «малі справи» або міські інтервенції, ґрунтується на переконанні, що позитивні зміни у місті залежать не лише від рішень органів влади, а й від активності та ініціативності мешканців. Бразильський архітектор і урбаніст Ж. Лернер у своїй праці *«Акупунктура міста»* (Лернер, 2016) пропонує розглядати місто як живий організм, у якому точкові «оздоровчі» втручання можуть стимулювати відновлення цілісності та динамічності міського середовища. На його думку, містобудівна діяльність має бути спрямована на провокування позитивних реакцій міста, здатних активізувати його внутрішній розвитковий потенціал. До прикладів «акупунктури міста» належать культурні ініціативи, архітектурно-будівельні інтервенції, запровадження нових міських практик, традицій чи послуг. Отже, можна констатувати, що сучасні міста зазнали трансформації: вони перестали бути лише просторами виробництва й перетворилися на середовище споживання та проживання, де ключовим чинником розвитку є привабливість для мешканців (рис. 2.3).

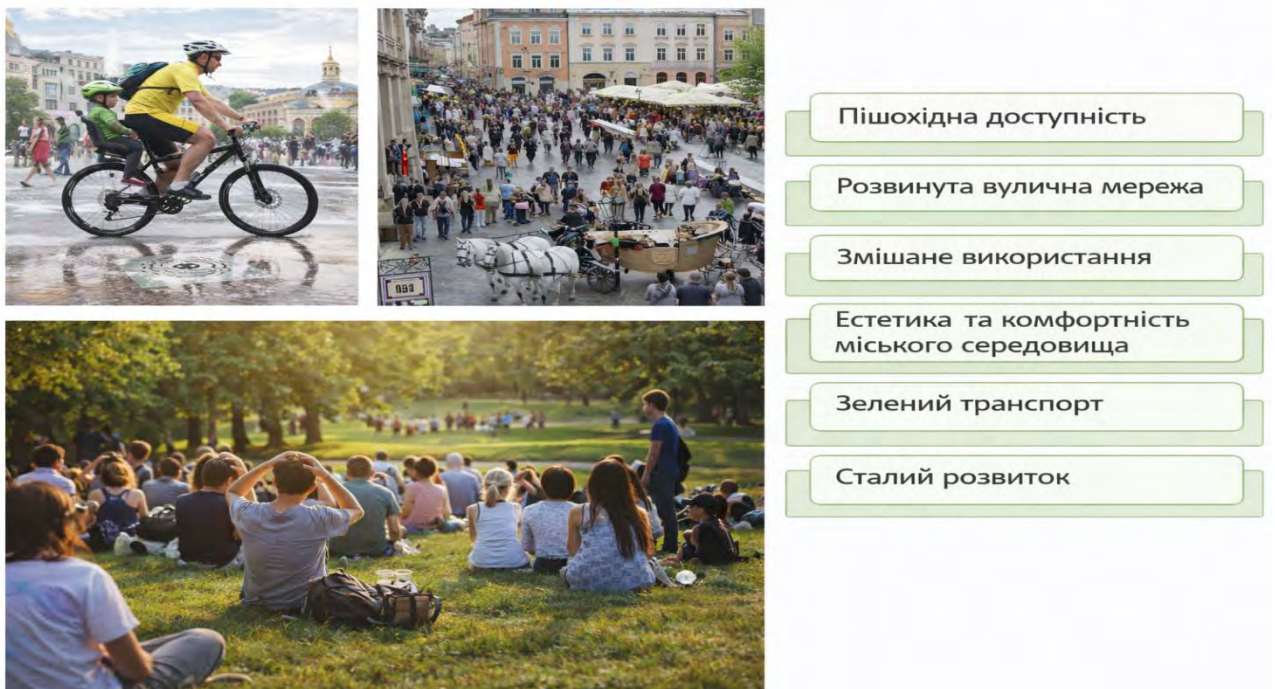


Рис. 2.3. Концептуальні підходи розвитку сучасного містобудування

Джерело: згруповано автором

Урбаністика і війна

Війна диктує нові вимоги до архітектури, порушує питання цінностей та відповідальності проєктувальників. Це стосується не тільки безпеки та надійності архітектурних споруд, а й морально-етичних аспектів. Досвід війни вимагає нової архітектури, яка буде гуманною й дбатиме про людину. Гуманна архітектура – архітектура, яка розгортається довкола людини та користувача простором. Особливо це актуально сьогодні, коли стільки людей втратили свої домівки та відчуття дому. Безпека та інклюзивність як функції архітектури стануть обов’язковими. Йдеться не тільки про елементарні бомбосховища, які мають бути комфортними, а й про переосмислення технологій будівництва, які б забезпечили вищу стійкість будівель. Як приклад житла, що може рятувати під час війни, є ізраїльські багатоквартирні житлові проєкти, які містять «мамад» чи безпечне ядро – кімнату, яка є своєрідним бомбосховищем, де можна перебувати під час бомбардувань. Важливо зосереджувати увагу на інклюзивності простору та його доступності для маломобільних груп населення, яких ставатиме щораз більше. Одним із наслідків війни може стати зниження поверховості будівель, яке зафіксують у зонінгу, але це може бути не всюди. Адже багато людей загинули не від прямого влучання снаряда, а під завалами архітектурних споруд. Війна показала: чим вища поверховість – тим потенційно вищі ризики для більшої кількості мешканців. Повномасштабне вторгнення як ніколи зумовило запит на тимчасове житло для внутрішніх переселенців, кількість яких, як свідчать останні дані, досягла 4,9 млн осіб. Гнучкість і можливість переоблаштувати простір відповідно до іншої функції має стати найголовнішою рисою для такого помешкання.

Фінляндія – одна з перших країн, яка створила мережу бункерів, захищених від хімічних і ядерних атак, які в мирний час можуть виконувати суспільні функції. Зокрема, спортивний центр у Гельсінкі можна швидко перетворити на бомбосховище, яке вміщує понад 6 тис. осіб.

В Ізраїлі розроблено концепцію «захищеного простору» для кожної оселі. Новобудови в Тель-Авіві мають спеціальні укриття від ракетних обстрілів, а в старих будинках переобладнують підвали.

Сінгапур вважають одним з найбезпечніших міст у світі завдяки ретельному плануванню та інвестиціям в системи безпеки. Місто має розгалужену підземну мережу бомбосховищ, а в квартирах є окремі захищені приміщення з посиленими бетонними стінами та масивними металевими дверима.

Японія, зважаючи на високу сейсмічну активність, приділяє велику увагу стійкості міської інфраструктури до землетрусів і цунамі. У країні впроваджено систему раннього сповіщення про землетруси. Всі висотні будівлі мають спеціальні сейсмостійкі конструкції та автономні джерела енергопостачання.

Агломералізація і метрополізація у просторі

Одна із важливих особливостей сучасної урбанізації полягає в тому, що розвиток промисловості і засобів транспорту, зростання соціально-економічних та екологічних процесів, спричинене науково-технічною революцією, радикально змінюють територіальну структуру міст, дають поштовх до швидкого розростання урбанізованих районів. Не окремо взяте місто, а міська агломерація і група взаємопов'язаних міст з їхнім оточенням стають місцем зосередження промисловості, розселення людей, отже, основним об'єктом прогнозування і проєктування. Складність і неоднозначність цих процесів зумовлює широкий спектр напрямів його вивчення та гостроту відповідних дискусій у наукових і експертних колах. Із напрацювань українських учених найбільшу цінність для нас мають праці Ю. Білоконя [2003], М. Дьоміна [2019], М. Габреля (2019, 2024), Ш. Ібатулліна (2007), Є. Ключніченка [2001], Ю. Палехи [2020], А. Плешкановської [2019], М. Мельник (2014, 2016). Відсутність консенсусу серед вітчизняних фахівців щодо трактування зазначених понять нерідко призводить до суперечливих висновків і рекомендацій. Особливо актуальним є поглиблене вивчення праць зарубіжних учених, у яких висвітлено генезу, специфіку та методику досліджень різноманітних аспектів агломералізації та метрополізації і запропоновано теоретичне обґрунтування перспектив активізації їхнього розвитку. На думку

науковців, тут не можна обмежуватись лише морфологічними й урбаністичними критеріями, оскільки основне їхнє призначення – це інтеграція функції та процесу.

Головною метою, заради якої розвиваються агломераційні процеси населення і матеріальних ресурсів, є прагнення до більшої ефективності, яку можна досягти завдяки інтеграції окремих складових цих процесів. Місто-центр знаходить в них своє доповнення й одночасно отримує нові можливості для вирішення своїх проблем, зокрема екологічних. У соціальному плані агломерація – це ареал, в якому замикається тижневий цикл життєдіяльності людини (Дьомін, Габрель, 2020).

У подібному значенні застосовують ще один термін – «мегалополіс», як гігантські скупчення міст й агломерацій, які злилися один з одним. До найвідоміших мегалополісів належить Босваш у США – як поєднання 40 агломерацій, розташованих на північному узбережжі Атлантичного океану. Босваш є майже безперервно заселеною територією площею 170 тис. км², з населенням близько 50 млн осіб. До складу цього мегалополіса входять міста Бостон, Нью-Йорк, Філадельфія, Балтимор, Вашингтон, а також десятки інших населених пунктів. Проте найбільшим у світі мегалополісом вважають Токайдо (регіон Токіо-Осака) з населенням близько 70 млн осіб (Плешкановська, 2019).

Метрополізація є своєрідною відповіддю системи розселення на явище глобалізації. Це процес, пов'язаний із кристалізацією просторової структури нового типу, фокусуванням розвитку в окремих фрагментах простору (осередках / великих містах / регіонах). Тут зосереджено світовий господарський, фінансовий та науковий потенціал, а також потенціал влади, медіа та установ культури, що виконують визначальні (керівні) функції в управлінні економікою у наднаціональному масштабі (Маршал, Габрель, 2019). Чимало фахівців сьогодні вважають, що саме метрополізація дає змогу містам сформувати свої поліфункціональні центри (ареали) глобальної конкурентоспроможності як центри вищого функціонального статусу – центри нової економіки.

Розвиток міжнародної торгівлі та процесів глобалізації задав вектор розвитку «глобальних і світових міст», які стали частиною світової економіки, через які здійснюється міжнародна торгівля та відбувається перерозподіл капіталу, що стало можливим завдяки концентрації штаб-квартир найбільших транснаціональних корпорацій (ТНК); міжнародних фінансових інститутів, фондових та валютних бірж, що впливають на світову економіку, діяльність, наявність представництв міжнародних організацій, посольств інших країн; наявність розвиненої транспортної та комунікаційної інформаційної структури міжнародного значення. Загальне у трактуванні цих понять – орієнтація глобальних (світових) міст на «зовні», тобто їхні зв'язки з аналогічними центрами інших країн важливіші, ніж зв'язки з іншими містами всередині своєї країни. Серед глобальних міст однозначно виділяються Лондон та Нью-Йорк, які часто очолюють рейтинги за різними показниками інтегрованості у світову економіку. У класифікації GaWC (*Globalization and World Cities Research Network*) вони стоять в категорії Alpha ++, тобто є найвищими вузлами глобального мережевого устрою⁴⁹. За рейтингом світових фінансових центрів (*Global Financial Centres Index*) на 2025 рік Нью-Йорк очолює рейтинг фінансових центрів, а Лондон – на другому місці⁵⁰. До ключових центрів економічної глобалізації належать Сінгапур, Сянган (Гонконг) та Токіо – вони постійно фігурують у топових позиціях фінансових і глобальних рейтингів. Щодо політичної й соціальної глобалізації, то роль міжнародних центрів виконує Брюссель як ядро Європейського Союзу, Вашингтон – політичний центр США, Женева є штаб-квартирою міжнародних організацій, міжнародні офіси ООН (ВООЗ, УВКБ, МОП тощо) розташовані саме тут.

«Розумне місто»

Технології на різних етапах історичного розвитку відігравали визначальну роль у трансформації міст. В історії можна виокремити щонайменше три

⁴⁹ Global Cities Index 2025: Which cities topped the ranking this year?. *Time Out Worldwide*. Retrieved 22 May 2025. URL: <https://www.timeout.com/news/global-cities-index-2025-which-cities-topped-the-ranking-this-year-052125>

⁵⁰ The Global Financial Centres Index. URL: <https://www.longfinance.net/programmes/financial-centre-futures/global-financial-centres-index/>

періоди стрибкоподібного технологічного прогресу, які суттєво вплинули на урбанізацію та просторову структуру урбанізованих систем. Промислові революції XVII–XIX ст. спричинили масову урбанізацію внаслідок технологічних зрушень у сільському господарстві, транспорті та промисловому виробництві. Зміни в енергетичних технологіях зумовили нові принципи розміщення підприємств, а масове виробництво знизило відносну вартість продукції та сприяло централізації виробництва і зайнятості. Електричний трамвай, який рухався удвічі швидше та перевозив утричі більше пасажирів порівняно з кінним, дав змогу збільшити радіус міст приблизно втричі. Залізничний транспорт знизив витрати на перевезення, що розширило торговельні зв'язки та прискорило інтеграцію локальних ринків у національні й міжнародні. Не менш значущим був розвиток будівельних технологій. Використання нових конструктивних систем сприяло збільшенню обсягів і висотності будівель, що змінило архітектурний образ міст і підвищило їхню функціональну складність.

Четверта промислова революція, як її охарактеризували в наукових колах, є корінним якісним перетворенням усіх сфер діяльності людини. Інформаційні технології акумулюють принципово іншу сукупність характеристик, аніж всі попередні промислові винаходи. Як зазначає президент Всесвітнього економічного форуму К. Шваб, сучасні трансформації є настільки фундаментальними, що історія людства ще не знала подібної епохи – часу, коли відкриваються одночасно безпрецедентні можливості й виникають нові масштабні загрози (Schwab, 2016, 2018).

Вплив технологічних трансформацій має чітко виражений територіальний вимір, що потребує переосмислення підходів до просторового планування, регіональної політики та політики зайнятості. Для сільських територій особливого значення набувають такі технології, як автономні транспортні засоби, безпілотні літальні апарати, адитивне виробництво та технології віртуальної реальності. Вони мають потенціал частково компенсувати структурні обмеження, зумовлені низькою щільністю населення та просторовою віддаленістю, забезпечуючи кращу доступність базових

державних і соціальних послуг. Водночас зберігається високий ризик скорочення робочих місць у сільській місцевості, економіка якої традиційно зорієнтована на виробничий сектор і характеризується недостатнім розвитком сфери послуг⁵¹. У містах трансформація супроводжується зростанням поляризації ринку праці. Збільшення ролі висококваліфікованої наукоємної діяльності посилює нерівність між різними групами працівників (*Goos, Manning & Salomons, 2014*). За оцінками, частка робочих місць із високим ризиком автоматизації в регіонах країн ОЕСР коливається від 4 до 39 %. Це вимагає переосмислення регіональних стратегій зайнятості та адаптації системи підготовки кадрів до нових технологічних реалій. Мегатренди цифровізації здатні кардинально трансформувати податкові бази регіонів через зміни на ринках праці, у доходах бізнесу, а також у динаміці вартості землі та житла. Це створює потребу у модернізації механізмів оподаткування та системи міжрегіонального вирівнювання для забезпечення їхньої ефективності в умовах цифрової економіки.

У цьому контексті концепція «розумного міста» (*Smart City*) акцентує на інтеграції інформаційних і комунікаційних технологій у міське середовище. Британський інститут стандартів (BSI) визначає *Smart City* як «ефективну інтеграцію фізичних, цифрових і людських систем в урбанізоване середовище з метою забезпечення стійкого та всеосяжного майбутнього». Сутність концепції полягає не лише у використанні цифрових пристроїв для збирання та передання даних, а у формуванні міста як цілісної системи управління, орієнтованої на підвищення якості життя, економічну ефективність та екологічну стійкість. З одного боку, «розумне місто» забезпечує відчутні переваги завдяки ефекту масштабу, а з іншого – потребує суттєвих змін у функціонуванні всіх елементів міської інфраструктури, що створює додаткове навантаження на міський бюджет. Останні тенденції в управлінні містами демонструють, що технології стають ключовим компонентом інноваційних бізнес-моделей, які радикально змінюють способи надання міських послуг. Управління міською

⁵¹ European Commission. (2020). A long-term vision for the EU's rural areas – Towards stronger, connected, resilient and prosperous rural areas by 2040. URL: <https://ec.europa.eu>

інфраструктурою дедалі частіше привертає увагу приватного сектору та підприємницьких ініціатив. Технології «розумного міста» вже активно застосовують у низці глобальних мегаполісів, зокрема в Нью-Йорку, Сан-Франциско, Чикаго, Маямі, Сан-Антоніо, Сінгапурі, Дубаї, Лондоні та ін. (рис. 2.4).



Лондон

Розроблено стратегію відкритих даних для підвищення прозорості міста та диверсифікації сервісів Smart City із залученням громадян



Амстердам

Реалізуються Smart City-проекти, зокрема Amsterdam Innovation Motor для скорочення викидів, Amsterdam Sharing City для оптимізації використання ресурсів та City-zen — система централізованого охолодження житлових будинків



Сінгапур

Інтелектуальна транспортна система забезпечує аналіз трафіку в реальному часі, оперативні повідомлення для населення та ефективне управління потоками, що робить місто одним із найменш заторних у світі.



Париж

Місто модернізує транспорт через перехід на електробуси та розвиток Smart-інфраструктури. Інвестовано понад 100 млн євро в адаптацію міського транспорту до автономних і підключених систем



Барселона

У місті діє понад 20 Smart City-програм у сферах мобільності, охорони довкілля, управління водними ресурсами, поводження з відходами та е-участі громадян.



Стокгольм

Запроваджено систему електронного врядування, яка забезпечує безперервну цифрову комунікацію між міською радою, громадянами та підприємствами.



Сан-Франциско (США)

Система SFPark регулює вуличне паркування за даними датчиків, змінюючи вартість залежно від району та часу доби. Це скорочує пошук місця, зменшує затори й рівень забруднення повітря



Копенгаген

Створюється інтегрована Smart-транспортна система. Платіжні й квиткові сервіси об'єднані в мобільний застосунок, синхронізований із банківською картою, що спрощує пересування містом



Дубай

Реалізуються ініціативи безпілотного транспорту, цифровізація державних сервісів, розвиток безготівкової інфраструктури та створення мережі Smart-точок доступу до міських послуг

Рис. 2.4. Інноваційні бізнес-моделі на основі *Smart City*

Джерело: згруповано автором

Розвиток технологій має суперечливий характер: з одного боку, він відкриває безпрецедентні можливості для соціально-економічного прогресу, з іншого –зумовлює ризики фрагментації суспільства, посилює потенціал дестабілізації та сприяє виникненню конфліктів. Швидке впровадження нових технічних рішень та економічна концентрація формують тенденцію до моделі «переможець отримує все». У цих умовах особливого значення набувають питання захисту персональних даних і приватності, цифровізації публічного управління та стратегій цифрової трансформації. Політики мають балансувати відкритість даних, контроль, довіру та стимули для реального використання даних. Цифровий розрив – це не лише недостатній доступ до інфраструктури, але й нерівність у цифровій грамотності, пристроях, доступності послуг та бар'єрах соціального характеру. Цифрова нерівність посилює соціальні й просторові розриви, особливо серед людей старшого віку та мешканців віддалених сільських чи гірських районів ^{52, 53, 54}.

Відносини людини і природи в містах

Формування міст завжди мало тісний зв'язок із природними умовами. Однак вирішальну роль воно відігравало саме для просторової організації міського середовища. Розташування біля бухт і річкових гирл, у гірських проходах чи на родючих рівнинах визначало транспортні шляхи, доступність ресурсів і потенціал оборони міста. Вже в античну добу архітектор і теоретик містобудування М. Вітрувій у трактаті *De Architectura* («Десять книг про архітектуру») зазначав, що вибір місця для заснування міста повинен забезпечувати передусім здорові умови життя, сприяти обороноздатності та гарантувати стабільне постачання харчових продуктів і матеріалів (*Vitruvius, ca.*

⁵² OECD. (2020). *The OECD Digital Government Policy Framework: Six dimensions of a Digital Government*. OECD Publishing, Paris. URL: <https://doi.org/10.1787/f64fed2a-en>

⁵³ UNDP. (2024). *Digital Inclusion in a Dynamic World: From Access to Empowerment*. UNDP Global Centre for Technology, Innovation and Practice.

⁵⁴ OECD. (2022). *Going Digital: Guide to Data Governance Policy Making*. OECD Publishing, Paris. URL: <https://doi.org/10.1787/40d53904-en>

15 BCE/1960). Такий підхід фактично заклав основу урбаністичного мислення, орієнтованого на взаємозв'язок між природним середовищем і якістю міського простору.

У містах природні чинники дедалі менше виконують ресурсну функцію, натомість зростає їхня екологічна значущість як регуляторів мікроклімату та якості міського середовища. Сучасні міста, однак, стають головними просторами прояву глобальної ресурсної кризи та кліматичних змін. Висока концентрація населення та виробництва робить їх особливо вразливими до екологічних і соціально-економічних шоків. Загострення суперечностей між економічним зростанням і станом біосфери останніми десятиліттями розглядають як критичну проблему, що загрожує сталому розвитку суспільства, якщо не будуть проведені масштабні, скоординовані й ефективні заходи у різних сферах діяльності. Невпинне споживання ресурсів швидше, ніж вони відновлюються, ставить під загрозу майбутнє покоління, адже природні ресурси є єдиним обмежувальним чинником економічного розвитку.

Г. Дейлі у теорії «порожнього і повного світу», описуючи сучасний стан взаємодії людства і природи, зазначає, що «ще 70 років тому людство жило в умовах порожнього світу, коли ресурси навколо людини значно перевищували наші можливості їх освоїти. Сьогодні людство існує в межах «повного світу», де всі ресурси доступні в обмежених кількостях. Економічне зростання ототожнюється не з капіталом, а з фізичними межами – навколишнім середовищем та екологією». Більшість природних ресурсів є вичерпними або невідновними, а технології та інновації не здатні повністю замінити фізичний капітал (Daly, 2005).

Вчені, що досліджують кліматичні проблеми, ввели термін «антропоцен», який трактують як геологічну епоху, коли діяльність людини стає визначальною, а в певних аспектах – катастрофічною для планети. Попередня епоха, «голоцен», тривала близько 11 тис. років і характеризувалася відносно стабільним кліматом, без різких змін, які простежуються в останні століття. Масштабні трансформації низки фізичних і соціальних параметрів протягом останніх 50 років настільки значні, що, за думкою авторів, «можуть призвести

до збройних конфліктів і, можливо, навіть у масштабах, досі невідомих людству» (Revkin, 2011).

Д. Медоуз у книзі «Межі зростання» запропонував ідею «планетарних меж», яка виходить з того, що існують природні ліміти, що визначають можливості людства для подальшого існування на планеті. Коли людська діяльність перетинає ці межі або досягає «точок неповернення», то зростає ризик різких та незворотних екологічних змін. У подальшій праці «Межі зростання: 30 років потому» підтверджено висновки про те, що світ перебуває у стані перевищення екологічних можливостей. У XXI столітті ключовими обмеженнями стають: (1) цілісність біосфери, (2) використання прісної води, (3) клімат, (4) руйнування озонового шару. Їхній вплив визначатиме подальший світовий розвиток, а для подолання викликів людству доведеться інвестувати значні ресурси – настільки, що в певний момент XXI століття середній рівень життя може знизитися (Meadows et al., 1972, 1992, 2004).

На противагу негативним наслідкам сучасної стихійної урбанізації запропоновано концепцію регенеративної урбанізації, яка передбачає перехід від лінійного до циркуляційного метаболізму міст. Лінійний метаболізм характеризується майже неконтрольованим рухом ресурсів через міську систему, без уваги до їхнього походження та управління відходами. Натомість циркуляційний метаболізм у межах регенеративної урбаністики спрямований на підвищення життєздатності економіки шляхом інтеграції міст із навколишніми регіонами. Він охоплює не лише озеленення міського середовища та збереження природних систем, але й розвиток регенеративних міських процесів виробництва, споживання, транспорту та будівництва. Реалізація такого підходу вимагає зміцнення екологічних та відновлювальних взаємозв'язків між містами та природними системами, впровадження ефективних систем використання відновлюваних джерел енергії та формування нових способів життя й економічних моделей, які стимулюватимуть активну участь населення у трансформації урбанізованого середовища (Вайцзекер & Війкман, 2019).

Виходом із системної екологічної кризи в урбаністиці розглядають трансформацію сучасних міст у «екополіси» – урбаністичні утворення, що поєднують цивілізаційні досягнення із близькістю людини до природи. Це передбачає створення здорових і безпечних умов проживання шляхом мінімізації джерел забруднення, переходу на відновлювані джерела енергії, застосування екологічних технологій і сталого транспорту.

Віддаючи належну оцінку наукового доробку урбаністів, важливо зазначити, що проблеми міст не можуть бути адекватно зрозумілі або вирішені в межах однієї наукової дисципліни. Місто не може бути концептуалізоване лише через окрему теорію, оскільки кожна дисципліна орієнтована на власні завдання, що ускладнює цілісне осмислення економічних, соціальних та культурних процесів. Такий розпад знань призводить до прогалин на стику досліджень і дублювання зусиль, водночас ускладнюючи визначення предмета наукового пошуку. Нові теоретичні та прикладні грані постають, коли різні сфери міського життя (ринок праці, соціальні комунікації, культура, соціальна відповідальність) розглядають як взаємопов'язані, взаємодіючі явища, здатні зумовлювати синергетичний ефект.

Важливо акцентувати на особливій значущості міждисциплінарного підходу в урбаністичних дослідженнях, що зумовлена складністю закономірностей і тенденцій розвитку урбанізованих систем, що виходять за межі традиційних методологічних інструментів. Рішення окремих проблем, якими б ефективними вони не були, не забезпечують комплексного вирішення питань урбанізації. Як зазначає проф. А. Колот, «якщо у попередні роки ми навчились у процесі теоретичного аналізу поділяти проблеми соціально-економічного розвитку на окремі частини, і це було на певному етапі здобутком, працювало на поглиблення наукових досліджень, то нині як головне постає завдання іншого порядку – зібрати окремі складники в єдине ціле, сформулювати засади узагальненої, нової економічної теорії, а на її основі вибудувати комплекс фундаментальних функціональних наук (дисциплін)» (Колот, 2014).

Безумовно, елементи міждисциплінарного підходу в дослідженнях урбаністичного спрямування використовували й раніше. Економічні аспекти

урбанізованих систем тісно пов'язані із соціальними, етичними та психологічними аспектами розвитку суспільства. Це привело до формування низки сучасних економічних моделей, які застосовують у розвитку міст, зокрема, моделей креативної, розумної, поведінкової та експериментальної економіки. Дослідження проблематики містобудування практично неможливе без застосування теоретичного та прикладного інструментарію економічних і соціальних наук. Особливе значення має врахування поведінкових аспектів населення, що детермінуються як біологічною, так і соціальною природою людини і є фундаментальним принципом соціально-економічного та містобудівного моделювання.

В останні десятиліття економісти дедалі більше акцентують на необхідності просторового моделювання економічних процесів і явищ. Проте регресивні моделі та методичні прийоми свідчать, що просторовий підхід часто декларується формально, а моделі соціально-економічного розвитку є «апросторовими» та не враховують системних аспектів. Це обмежує їхню корисність у моделюванні розвитку територіальних систем, оскільки у процесі аналізу втрачаються важливі зв'язки, що призводить до спотворення загальних результатів оцінки та зменшення об'єктивності обґрунтованих рішень.

2.3. Концептуальні основи інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Основою концептуальних засад інтегрованого розвитку урбанізованих систем є вихідні положення наявних теорій та аксіом, адже саме вони визначають правильність управлінських і просторових рішень. Закономірності розвитку урбанізованих систем, перевірені історичним досвідом економічної та урбаністичної науки, утвердилися як постулати, що не потребують додаткової аргументації. Серед них ключове місце посідають універсальні закони системності й циклічності, які відображають взаємозв'язок процесів, що лежать в основі розвитку міста (наприклад, промислового виробництва), із

взаємопов'язаними процесами (зростанням населення, розвитком сфери обслуговування тощо).

Урбанізованим системам притаманна просторово-часова циклічність: їхнє зародження й розвиток відбуваються не лише у часових координатах, а й у територіальних. Це зумовлює існування періодів оптимуму функціонування, коли міська система досягає найвищої продуктивності. Оптимум виражається у характеристиках чисельності населення, розміру, територіальної структури, набору функцій та рівня соціально-економічної динаміки. Такий підхід перегукується із закономірностями функціонування конкурентних ринків, де важливу роль відіграє регулювання ціни для досягнення ринкової рівноваги.

Взяття до уваги законів природи у розвитку урбанізованих систем відображає об'єктивну дію обмеженості економічних ресурсів та її вплив на соціально-економічні процеси. Йдеться насамперед про закон збереження маси речовини та обмеженості ресурсів, який є джерелом усіх форм конкуренції, суперництва і боротьби за доступ до ресурсів у природі та суспільстві. Важливим є також закон екологічної рівноваги, згідно з яким сталий розвиток можливий лише за умови збереження балансу між антропогенним тиском на середовище та його відтворенням. Не менш значущою є закономірність дії зовнішніх ефектів, коли наслідки певних економічних або просторових рішень поширюються на третіх осіб, що знижує ефективність функціонування системи в цілому.

Це також загальні закони та закономірності організації простору, зокрема, про каркас і тканину територіальних утворень; інтеграції – основи формування перспективної територіальної структури розселення; мінімізації відстаней та простору, що реалізується принципом економії ресурсів та підвищення зв'язності елементів території; функціонального зонування; стадійності реалізації містобудівних проєктів; децентралізації розвитку великих міст; ступеневої (багаторівневої) системи обслуговування міст та інших територіальних систем; коливального циклу розвитку містобудівних систем: зростання – структура – реорганізація тощо. Гравітаційна залежність, згідно з якою пояснюють, що вплив великого міста на формування приміської зони

відбувається більш активно та поширюється значно далі від середніх та малих міст. Закономірності залежностей розвитку урбанізованих систем від просторових характеристик (інтенсивності зв'язків, затрат часу), що досягається розвитком системи транспортних комунікацій; закономірності, що відображають дію агломераційних ефектів, відповідно до якої точково або контактено розміщені об'єкти, якщо вони сумісні, завжди ефективніші, ніж розміщені ізольовано.

Закономірності відносин між і територією (територіальними ресурсами) і суспільними процесами, що визначають розвиток і розміщення їх у просторовому аспекті. Ці закономірності відображають тяжіння населення, видів економічної діяльності до територій з особливими характеристиками. Тут виявляється залежність розміщення окремих видів діяльності, що зумовлені їхньою специфікою (рівнем їхньої концентрації, їх потребами в ресурсах, екологічними умовами), характером взаємодії різних галузей з територіальними ресурсами.

Сучасні тенденції економічного розвитку, ускладнення та зростання динамізму економічних процесів зумовлюють зміну пріоритетів у розвитку урбанізованих систем. Найбільш вагомими серед них такі:

- глобальна інтенсифікація економічних, культурних і політичних процесів зумовлює зростання залежності економіки міст від макроекономічних та глобалізаційних впливів, зокрема, від зростання кризових тенденцій. Серед них слід виокремити економічну нерівність, територіальні диспропорції, кліматичні та екологічні трансформації, тривалі процеси деіндустріалізації й реструктуризації економіки. Водночас зростає значення локальної економіки, орієнтованої на власні ресурси та специфіку території;
- радикальна перебудова системи міжнародних відносин виявляються у зміні балансу сил, ланцюгів постачання, трансформації міжнародних інститутів і механізмів глобального управління. Відбувається переосмислення системи безпеки. Поняття гарантій безпеки (правових, дипломатичних та військових) втратило свою безумовність. Кожна з великих країн визначає свою лінію поведінки у світовій політиці. Міста опиняються в епіцентрі цих трансформацій;

- штучний інтелект переходить від експерименту до масового впровадження, трансформуючи операції та продукти. Міста, які адаптуються швидко, отримують конкурентну перевагу. Технології докорінно трансформують економіку й суспільство, але мають суперечливий характер: з одного боку, він відкриває безпрецедентні можливості для людського прогресу, а з іншого – зумовлює ризики фрагментації суспільства, посилює потенціал дестабілізації й виникнення конфліктів;
- зміна ролі чинників розміщення, де традиційна «транспортна» і «трудова» орієнтація промислового розміщення поступово трансформується в «інформаційну орієнтацію». Технологічні чинники дедалі більшою мірою визначають просторову логіку розміщення підприємств, змінюючи роль транспортної доступності й трудових ресурсів у процесі прийняття локаційних рішень. Це, зокрема, передбачає відмову від орієнтації суто на низький рівень оплати праці на користь урахування ширшого спектра чинників, що визначають якість ділового середовища, забезпечення верховенства права та використання інноваційних технологій у фінансових операціях і розвитку бізнес-систем діяльності підприємств.

Ця динамічна складова та енергія має бути осмислена і відповідно до можливостей використана та спрямована на ефективний розвиток урбанізованих систем. Зазначені зміни зробили нагальною потребу теоретичного осмислення та обґрунтування нових закономірностей розвитку урбанізованих систем. Виділено п'ять концептуальних положень інтегрованого розвитку урбанізованих систем: якість, динамізм, нематеріальне, керованість.

Якість економічного розвитку

Традиційна теоретична база економіки міст була орієнтована на зростання кількісних показників, коли збільшення обсягів виготовленої продукції, залучених інвестицій, середньої заробітної плати, зайнятості є ключовим чинником економічного зростання міст. Якість економічного розвитку пов'язують із структурними змінами у відносинах власності, системі суспільного поділу праці та зайнятості, системі соціального забезпечення, галузевій структурі тощо. Сьогодні варто вести мову про якість економічного

розвитку, що зміщує пріоритети до соціальних, інституційних та культурних вимірів, а також і територіальних завдань. Це більша увага до потреб людини, до якості середовища, в якому людина живе, працює, подорожує. Розуміння того, що зміни у світогляді, психології, поведінці людини не менш важливі, ніж зміни техніки і технології; що новітні концепції формування «суспільства знань», постіндустріального, інформаційного, когнітивного суспільства вимагають відповідного культурологічного обґрунтування; що людина в сучасних економічних системах постає не як абстрактна сутність, а як конкретна соціальна цілісність. Пріоритетом стає привабливість для жителів через екологічні рішення, реконструкцію історичних центрів, збереження та інтеграцію культурної спадщини із сучасними будівлями, а також розвиток громадських просторів і соціально-культурної інфраструктури

Якість пов'язують із врахування в економіці міста таких характеристик:

- мобільність – як здатність міського середовища забезпечувати ефективне й доступне переміщення людей, товарів та інформації, зменшення витрат часу й коштів на пошук роботи, здатність людей змінювати свій соціальний статус (освіта, кар'єра, доходи);

- доступність – як здатність забезпечувати зручний, рівноправний і своєчасний доступ мешканців до ресурсів, послуг та можливостей, необхідних для повноцінного життя. У просторі доступність визначається ступенем візуальної та фізичної відкритості простору, його інтегрованістю у транспортно-пішохідну мережу міста;

- екологічність – як здатність міського середовища функціонувати у гармонії з природою, мінімізуючи негативний вплив на довкілля та забезпечуючи сприятливі умови для життя населення, наявність сприятливого середовища з погляду екологічних, санітарно-гігієнічних та епідеміологічних параметрів; забезпечення стійкості населених пунктів до негативних кліматичних чинників, зокрема, екстремальних погодних явищ;

- комфортність – як сукупність умов, що забезпечують зручність, якість і привабливість життя у місті для його мешканців та відвідувачів, різноманітні можливості для діяльності. Важливо, щоб не тільки надавалися повні

комплекси необхідних послуг, а й була можливість вибору об'єктів обслуговування завдяки зручній доступності, вибору способу переміщення та економії витрат часу, безпечності умов проживання населення;

– естетична привабливість – як якісні характеристики міського середовища, що формують його візуальну гармонію, культурну ідентичність та позитивне сприйняття простору мешканцями і відвідувачами. Естетичну привабливість формують якісний дизайн та увага до деталей: озеленення, малі архітектурні форми, доглянута територія, активні фасади, що створюють відкрите середовище та покращують комунікацію між вулицею й будівлями;

– безпека – як захищеність середовища від загроз, ризиків та негативних впливів, які можуть завдати шкоди їхньому існуванню, розвитку чи функціонуванню. Зокрема, важливими стали такі аспекти, як соціальна безпека (відсутність великих економічних, політичних, етнокультурних чи світоглядних суперечностей між різними групами населення в межах урбаністичного утворення); продовольча безпека (гарантований доступ усіх мешканців до достатньої, безпечної та якісної їжі у будь-який момент часу); техногенна безпека (відсутність на території міста або в його безпосередній близькості об'єктів чи процесів, які можуть спричинити аварії або техногенні катастрофи).

Нематеріальне й унікальне у розвитку урбанізованих систем

Сучасна економіка дедалі більшою мірою ґрунтується на видах діяльності, які раніше не відігравали визначальної ролі у міському розвитку, проте сьогодні формують як прямий, так і опосередкований внесок у соціально-економічну динаміку урбанізованих систем. Йдеться насамперед про нематеріальні чинники, що не мають матеріального втілення, але й не зводяться до послуг у традиційному розумінні.

У сучасних умовах не йдеться про протиставлення матеріального та нематеріального вимірів; радше варто вести мову про зближення, взаємопроникнення та конвергенцію цих підходів. Промисловість зберігає значення як базовий драйвер міської економіки (створення попиту на технології, інновації, наукові рішення), проте нематеріальні чинники набувають

самостійної економічної ваги. Вони здатні формувати прямий та опосередкований внесок у розвиток міст через податкові надходження, створення робочих місць, зростання заробітної плати та активізацію підприємницької діяльності. Зважаючи на це, одним із ключових завдань сучасної економіки є ідентифікація, вимірювання та інтеграція нематеріальних та унікальних ресурсів у стратегічне бачення розвитку урбанізованих систем. Це може виявлятися у низці характерних напрямів: перехід від охорони окремих об'єктів історико-культурної спадщини до збереження міських ландшафтів, що охоплюють не лише культурні цінності та зони їхнього захисту, а й рядову забудову, історично сформовані транспортні маршрути та природні ландшафти; віталізація об'єктів історико-культурної спадщини, їх інтеграція у соціальне та економічне життя міста; комерціалізація «аури» історико-культурної спадщини, коли вартість нових об'єктів нерухомості зростає у випадках їх розміщення в історичних районах міста або поблизу них. Це потребує оновлення методологічного інструментарію досліджень та переорієнтації від суто матеріалістичного підходу до багатовимірного аналізу.

Новими формами міського капіталу стають:

- технології та рішення «розумного міста» – інструменти, здатні підвищити продуктивність у виробництві, архітектурі, дизайні, плануванні, інженерії, енергетиці та транспорті, а також покращити доступ громадян до державних і муніципальних послуг;
- альтернативні джерела енергії – геотермальна та вітрова енергія, фотоелектричні технології, новітні будівельні рішення, альтернативні види палива та інноваційні системи управління відходами, що зменшують залежність від викопних ресурсів і знижують їхню частку у вартості продукції;
- інноваційні та креативні індустрії – сфери, здатні формувати високу додану вартість завдяки створенню нових продуктів, інтелектуальній власності та генерації творчих рішень у сфері кіно, моди, дизайну, реклами тощо;
- фінансові та бізнес-послуги – підтримка позицій міст як центрів фінансової активності разом із розвитком широкого спектра професійних сервісів (юридичних, бухгалтерських, управлінських);

– організація подій (фестивалі, карнавали, спортивні змагання, конкурси, виставки тощо) – важливий чинник підвищення атрактивності міського середовища та джерело додаткових доходів для місцевої економіки;

– історико-культурна спадщина – історичні, архітектурні, археологічні пам'ятки, культурні ландшафти, об'єкти монументального мистецтва, містобудівні комплекси, садово-паркові ансамблі та об'єкти науки й техніки формують комфортне та естетично насичене середовище, сприяють розвитку туризму, брендингу міста та його популяризації на глобальному рівні;

– унікальні культурні традиції та практики – локальні сценарії повсякденності та поведінки (ремесла, кулінарія, фольклор, міфологія, традиції святкування), що формують ідентичність території. Унікальні культурні традиції поведінки та побуту притаманні винятково певній території. Унікальними, наприклад, можна вважати послуги бальнеологічних курортів або ті враження, які гості отримують у місцях, що вирізняються ексклюзивними культурними ресурсами. А також місцеві традиції святкування релігійних свят, ремесла, кулінарні традиції, фольклор, міфологія, що використовують під час формування ідентичності міст, атрибутів життя, творчості та характеру знакової особистості, що може сприйматися як символ міста;

– медіа та культурні індустрії – видавнича справа, аудіовізуальні твори (кіно, телебачення, радіо), нові цифрові медіа (відеоігри, інтерактивний контент), які забезпечують глобальну присутність міста у культурному просторі (рис. 2.5).

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



Історичні об'єкти, свідки розквіту давніх цивілізацій, столиці імперій - *Вавилон, Карфаген, Рим, Константинополь, Олександрія, Багдад*



Релігійні святині, місця паломництва, релігійних обрядів - *Єрусалим, Мекка, Медіна, Ватикан*



Спортивні об'єкти: для проведення Олімпійських ігор, світових першостей з популярних видів спорту (футболу, тенісу, автомобільних перегонів «Формули-1» тощо).



Об'єкти історико-архітектурної спадщини, включеними до списку Всесвітньої культурної спадщини ЮНЕСКО: Акрополь в Афінах; Собор Святої Софії у Стамбулі; Ангкор – столиця Камбоджі у IX-XV ст. н. е.; Альгамбра («Червоний замок») – архітектурний ансамбль мавританського періоду в місті Гранада, в південній Іспанії.



Унікальні архітектурні та інженерні споруди - *Ейфелева вежа в Парижі, Сіднейська опера, найвищий хмарочос планети та штучні острови у м. Дубай*



Культурні події, фестивалі, карнавали, виступи знаменитих театральних та музичних колективів та виконавців, музеї, галереї, народні промисли - карнавали в Ріо-де-Жанейро, Венеції, Римі, різдвяні ярмарки маленьких німецьких та австрійських містечках



Проведення міжнародних наукових конгресів, конференцій, виставок



Природні лікувальні ресурси (лікувальні грязі, мінеральні води, клімат, традиційна медицина, сучасна діагностичним та лікувальним та лікувальна медицина вузької спеціалізації)



Транскордонні території, що створюються поблизу кордонів держав і дозволяють використовувати наявні історико-культурні та природні ресурси для залучення туристів з обох прикордонних країн

Рис. 2.5. Нематеріальне й унікальне у розвитку урбанізованих систем

Джерело: згруповано автором

Динамізм

Сучасний розвиток характеризується зростанням динамізації та швидкоплинності урбаністичних процесів, що значно збільшує складність управління урбанізованими системами. Урбанізовані системи демонструють високий ступінь динамізму, що виявляється у постійній зміні структурних, функціональних і просторових характеристик міського середовища. Термін «динаміка» в контексті урбанізованих систем слід розглядати як сукупність

процесів кількісних і якісних змін у міському середовищі, що відбуваються у часі та просторі. Динамізм міста не обмежується фізичною трансформацією інфраструктури, а охоплює також зміну соціальних практик, економічних функцій, культурних ландшафтів та екологічних умов. Динамізм є ключовим індикатором адаптивності та життєздатності урбанізованої системи. Динамізм міського розвитку вимагає міждисциплінарного підходу до його аналізу, зокрема, із залученням методів соціології, урбаністики, географії, економіки та екології. Динамізм у розвитку урбанізованих систем безпосередньо пов'язаний із технологічними та інноваційними зрушеннями, які відіграють роль каталізаторів як локальних структурних змін, так і загальносистемних трансформацій. Їхній вплив поширюється на всі ключові складові урбанізованих систем:

- економічну – прискорення обігу фінансових капіталів, розширення доступу до ринків товарів і послуг сприяють структурній модернізації виробництва та стимулюють упровадження інновацій; реструктуризація міської економіки супроводжується переосмисленням функціонального зонування міських територій;

- просторову – технологічні інновації створюють можливості для оптимізації управління ресурсами та міською забудовою, знижуючи екологічне навантаження завдяки «розумним» рішенням; водночас їх неконтрольоване впровадження здатне збільшувати просторову та соціальну нерівність і навіть генерувати нові екологічні ризики;

- соціальну – міграційні потоки, природний приріст населення та зміна вікової й етнокультурної структури населення зумовлюють зміну соціального навантаження на міську інфраструктуру і трансформацію житлової політики; цифровізація відкриває доступ до ширшого спектра освітніх, культурних і соціальних послуг, формує нові канали суспільних взаємодій та змінює форми праці, моделі комунікації й поведінки в міському середовищі. Зростання мультикультурності, інтенсифікація інформаційного обміну та виникнення нових форм міської ідентичності зумовлюють необхідність врахування соціальних змін у стратегічному плануванні.

Динамізм в урбанізованій системі є ключовим чинником її функціональної стійкості та розвитку. Він виявляється як у внутрішніх процесах міської трансформації, так і у зовнішніх впливах глобального масштабу. Для урбанізованих систем динамізація постає як двоїстий процес: вона створює нові ресурси та можливості для розвитку, але одночасно формує комплекс ризиків і викликів, що вимагають гнучких управлінських рішень та інтегрованих стратегій розвитку міст. Стрімкий технологічний прогрес, який є драйвером структурних та інституційних трансформацій, одночасно генерує негативні соціально-економічні та культурні ефекти.

Окремий пласт дискусій стосується впливу технологічної динамізації на соціальну тканину міста та характер суспільних взаємодій. У сучасній науковій літературі широко обговорюють очікуване зростання безробіття та трансформацію форм зайнятості, що прямо корелює з автоматизацією виробництва та цифровізацією сервісів. Нові технології не лише поглиблюють уже наявні диспропорції (зменшення робочих місць, зниження рівня оплати праці, зростання соціально-економічної нерівності та ринкової влади транснаціональних корпорацій), але й створюють якісно нові ризики у сферах захисту приватності, кібербезпеки та цифрової залежності. Розвиток технологій може піти шляхом, який в економічній літературі називають супутньою «поляризацією»: підвищується попит на висококваліфіковану працю, тоді як більшість новостворених робочих місць концентрується у низькокваліфікованих сегментах з відповідно низьким рівнем оплати.

Динамізація розвитку урбанізованих систем зумовлює конфлікти між соціальною та економічною складовими урбанізованих систем, що характеризуються відносною гнучкістю, та просторовою, яка традиційно є інертною. У сучасних містах темпи зростання та розширення житлової й комерційної забудови значно перевищують швидкість оновлення й розвитку інфраструктури. Будівельні проєкти реалізуються порівняно швидко, тоді як транспортні, інженерні та соціальні інфраструктурні системи мають значно інертніший характер і потребують тривалого планування та координації. Це зумовлює дисбаланс між просторовим розвитком і якістю міського середовища.

Типовим прикладом є дилема між збереженням культурної спадщини й потребами модернізації. Намагання одночасно звільнити простір для комерційних об'єктів та зберегти історичні пам'ятки відображає напруження між глобалізаційними імперативами та локальною ідентичністю. З огляду на це важливе узгодження соціально-економічних процесів, які є більш динамічними, із просторовими характеристиками системи, які характеризуються більшою інертністю, що дасть змогу правильно оцінити можливості і майбутні потреби, особливо коли йдеться про вибір пріоритетів у розвитку міст.

Керованість економіки урбанізованих систем

В економіці міст значна частина процесів функціонує відповідно до ринкових законів, де виявляється ефективність дії ринкових механізмів. Зокрема, кількість комерційних об'єктів визначається дією ринкових чинників попиту та пропозиції, які виходять за межі містобудівного планування. Ціни на житло, працю і землю також формуються на ринку і є головним індикатором, що відображає зміни в рівні доходів населення, уподобань, цін на ресурси, зміни в технологіях, рівні конкуренції. Водночас ринок не гарантує соціально оптимальних і справедливих результатів розподілу благ. Домінування ринкових механізмів часто зорієнтоване на короткотермінові прибутки та може ігнорувати довготермінові наслідки щодо якості життя та стійкості урбанізованих систем. Навіть за умов ефективного функціонування ринку виникає потреба у регуляторному впливі на процеси урбанізованих систем. Регулювання спрямоване не лише на компенсацію ринкових «провалів», але й на створення умов, за яких ринки функціонують більш збалансовано, визначаючи межі та форми економічних процесів без втручання в їхню сутність.

Для урбанізованих систем характерною є наявність шкідливих наслідків. Шкідливі наслідки властиві містам на всіх історичних етапах. Більші чи менші, вони нагромаджувались у просторі міста, приводили до його «отруєння». Прикладом є міста епохи середньовіччя чи промислової революції й індустріалізації. Шкідливі наслідки виникають внаслідок об'єктивних обставин, наприклад екологічні. Екологічні наслідки мають цілком конкретну

економічну «ціну», яку мешканці міст платять не лише через податки, а й через погіршення здоров'я, тривалості та якості життя й пов'язані з цим економічні втрати. Шкідливі наслідки виникають і внаслідок управлінських помилок, непродуманих архітектурно-містобудівних дій, неефективного використання коштів. Більші чи менші шкідливі наслідки мають властивість нагромаджуватись у просторі міста, призводити до знецінення нерухомості, спричиненого наднормативним ущільненням забудови. Проблемами є зволікання, надмірне витрачання часу чи коштів на неефективні цілі, різке зростання вартості вирішення міських проблем у майбутньому внаслідок теперішніх помилок фахівців і рішень, зорієнтованих на тимчасові вигоди; погіршення екологічного стану середовища (наприклад, «червоне» повітря в деяких містах України). У результаті дії шкідливих наслідків створюються умови, що покращують добробут одних суб'єктів унаслідок погіршення інших. Такі шкідливі наслідки є джерелом соціальних конфліктів «просторового», функціонального, економічного характеру. Наявні конфлікти (помилкові рішення) повинні бути керовані, пом'якшені, усунені та не призводити до створення нових. Це функція влади, яка повинна запобігати виникненню нових конфліктів, зовнішніх ефектів завдяки правильному розподілу функцій у просторі.

Формування нової парадигми урбаністичного управління передбачає перехід до проактивних моделей управління, орієнтованих на стратегічне прогнозування, інтеграцію інтересів різних груп та забезпечення стійкого балансу між економічною ефективністю, соціальною інклюзією та екологічною безпекою. На шляху до урбаністичної трансформації влада міст стикається з комплексом інституційних, організаційних та соціально-економічних обмежень, серед яких – обмеженість бюджетних ресурсів, брак кваліфікованих фахівців, недостатній рівень довіри та співпраці між владою, бізнесом і громадськістю; демографічні зміни. Подолання цих системних бар'єрів потребує «розумного регулювання», що ґрунтується на принципах гнучкості, прозорості, підзвітності та участі. Йдеться про трансформацію інституційних структур управління у напрямі децентралізації, посилення горизонтальної координації, розвитку

аналітичної спроможності та цифровізації управлінських процесів. Зауважимо, що важливо підтримувати баланс між регуляторною визначеністю та самоорганізованою динамікою міського середовища, оскільки надмірне регулювання, коли, наприклад, кожен аспект міського середовища суворо регламентований генеральним чи детальним планом, обмежує динаміку змін і гнучкість системи, а недостатнє регулювання (або зловживання владою) орієнтоване на стихійний ринковий розвиток і децентралізовані рішення, призводить до нерівномірного просторового зростання, виникнення несанкціонованої забудови та дефіциту соціальної інфраструктури.

До основних сфер, де необхідний керований підхід, належать:

1. Фінансування наукових досліджень як інтелектуальної основи політики міського розвитку. Підтримка наукових досліджень, орієнтованих на вивчення урбаністичних процесів (демографічних, соціально-економічних, екологічних та просторових), є критичною передумовою формування ефективної урбаністичної політики. Зокрема, фінансування досліджень, що аналізують функціонування ринків праці, житла, систем соціально-побутового забезпечення, екологічного моніторингу та адаптації до зміни клімату, дає змогу створити аналітичну основу для прийняття рішень, заснованих на доказах (*evidence-based policy*);

2. Регульовані механізми адаптації до безпекових викликів. Розбудова регуляторних систем, здатних забезпечити гнучку реакцію на безпекові виклики, зокрема, громадської, екологічної, соціальної, техногенної, терористичної, є однією з ключових передумов стійкого розвитку. Особливого значення набуває диференційований підхід до територіального управління, що зважає на специфіку географічних умов – прикордонних, прибережних, гірських, островних та периферійних територій;

3. Регулювання ринкових процесів для забезпечення соціально-економічної рівноваги та доступності. Регулювання ринків праці, житла, землі та природних ресурсів має бути спрямоване на зменшення структурних дисбалансів і нерівностей у просторі. Зокрема, ключовими завданнями є пом'якшення наслідків безробіття (зокрема технологічного), зниження соціально-економічної

та просторової поляризації та підтримка справедливого доступу до ресурсів розвитку; активне втручання в економічні процеси через підтримку локалізованої економіки, стимулювання місцевого виробництва, розвиток кластерів;

4. Посилення інституційного партнерства та горизонтальної координації. Є чинником для інтеграції міст у світові ланцюги створення доданої вартості через розвиток зовнішньої торгівлі, залучення інвестицій, розвиток туризму та міграційного потенціалу. Ефективне інституційне партнерство передбачає налагодження горизонтальних зв'язків між органами влади, бізнесом, науковими установами та громадянським суспільством, що забезпечує координацію політик на локальному, регіональному й національному рівнях;

5. Інвестування у формування високоякісного міського середовища. Сучасна парадигма міського управління виходить за межі класичної функції забезпечення базової інфраструктури. Пріоритетом стає інвестування в суспільні блага та нематеріальні чинники розвитку, серед яких – система вищої освіти, сучасна охорона здоров'я, фінансові інститути, культурно-дозвіллієві заклади, громадські простори, доступне житло та рекреаційні території. Кібератаки стають дедалі складнішими, а інвестування у безпеку даних – це необхідність для формування довіри користувачів. Такі інвестиції безпосередньо впливають на залучення людського капіталу та підвищення якості життя, що, відповідно, забезпечує довготермінову конкурентоспроможність урбанізованих систем;

6. Усунення базових структурних диспропорцій, що створюють бар'єри для інновацій. Створення умов, у яких інновації можуть виникати та масштабуватися, потребує забезпечення таких ключових передумов: ефективної та конкурентної податкової системи; розвинутого і збалансованого ринку праці; торговельної політики, що стимулює приплив прямих іноземних інвестицій; простих, прозорих і стабільних адміністративних процедур.

Отже, проблема розриву між потенційним (зважаючи на складність економіки) та реальним економічним зростанням не вирішується автоматично. Якщо не докладати цілеспрямованих зусиль на рівні державної і міської

політики, то замість того, щоб швидше зростати, економіка опускається на нижчий щабель. У такий спосіб виявляється природний дуалізм між «невидимою рукою вільного ринку» та державним регулюванням. Добре регульована урбанізація, що базується на розумінні поточних тенденцій та стратегічних пріоритетів, у довготерміновій перспективі може допомогти максимізувати економічні ефекти урбанізації, одночасно мінімізуючи витрати.

Висновки до розділу 2

Ключове розуміння та виявлення закономірностей розвитку урбанізованих систем окреслено в низці економічних та урбаністичних теорій. Принципові зміни у теоретичних підходах, пов'язані з трактуванням категорії розвитку (якості розвитку); роллю людини в економіці; зміною ролі видів діяльності, загостренням соціальних наслідків та економічної нерівності; поглибленням суперечностей поляризованого суспільства, які необхідно брати до уваги під час обґрунтування нових положень інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Розгляд урбаністичних теорій дає змогу сформулювати ширший погляд на виникнення та історичний розвиток, засади раціональної організації, розпланування та забудови простору міст, а також виокремити роль природних умов, геометричних характеристик, умов розміщення, вплив інформаційно-комунікаційних технологій та управління у розвитку урбанізованих систем.

Урбанізована система не може бути концептуалізована в межах окремо взятої наукової теорії. Наявні вузькопредметні розмежування економічної проблематики в розвитку урбанізованих систем стають контрпродуктивними, унеможливають цілісне осмислення процесів та врахування всіх причинно-наслідкових зв'язків у містах за їх постійного ускладнення. Узагальнення теоретичних підходів інтегрованого розвитку урбанізованих систем доцільно здійснювати на засадах міждисциплінарності, які б відображали певну синтетичну позицію, передбачали перехресний розгляд закономірностей розвитку урбанізованих систем крізь призму економічної та урбаністичної наук. Саме такий підхід є важливим для кращого розуміння динаміки урбанізованих систем та закономірностей їх розвитку, формування системного, цілісного

бачення розвитку, подолання суперечностей, які виявляються нерозв'язаними завдяки застосуванню спеціальних концепцій, механізмів та інструментів.

Спираючись на закономірності розвитку урбанізованих систем, можна визначити, що основу нових теоретичних підходів інтегрованого розвитку таких систем повинні становити: зростання ролі людини в економіці міста; ефективне врегулювання ринків; урахування якісних характеристик у системі; взяття до уваги динамічності процесів. Відповідно, основні складові політики інтегрованого розвитку урбанізованих систем охоплюють: формування необхідних умов якості життя, що передбачає взяття до уваги ціннісних та соціальних характеристик у процесі визначення стратегічних рішень; збільшення інституційної спроможності та ролі влади як регулятора, що базується на аналізі поточних тенденцій та стратегічних пріоритетів і здатна у довготерміновій перспективі максимізувати економічні ефекти урбанізації за одночасної мінімізації витрат; регулювання ринкових процесів у містах, зокрема, через міжінституційну співпрацю, просторове планування, «розумне регулювання» та забезпечення прозорості діяльності; підвищення економічного потенціалу урбанізованої системи, яке забезпечується капіталізацією нематеріальних чинників.

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

3.1. Методика аналізу стану урбанізованих систем

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

Для розроблення системної методологічної платформи дослідження моделі урбанізованої системи, її нормативного та інформаційного забезпечення потрібно визначити чинники, які мають вирішальний вплив на визначення характеристик системи, в яких можна було б описати наявні та передбачувані завдання.

Обґрунтована економіко-урбаністична модель урбанізованої системи охоплює п'ять детермінантів:

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

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

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

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

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

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

часовими характеристиками системи. Можна виділити як мінімум три групи показників окремого виміру, що розкриватимуть кількісні та якісні його характеристики, а також використання наявних можливостей. Виміри і взаємодії урбанізованої системи простежуємо через характеристики, узагальнені складові векторів урбанізованої системи, виділивши на множині показників кожного виміру ті, що стосуються взаємодій між характеристиками, а також показників їх використання.

Людська детермінанта. Людина та її соціально-демографічні, духовно-ментальні та інституційні характеристики визначають розвиток міського середовища. Сучасний ринок ставить вимоги до людського потенціалу, зокрема, рівня освіти, професійної кваліфікації та здатності до взаємодії, що безпосередньо впливає на структурні параметри міста. Важливе значення має й соціальний капітал (мережі довіри, суспільні норми, інституційні зв'язки), який забезпечує інтегрованість і стійкість міських спільнот.

Ставлення до вразливих груп населення (ветерани, військовослужбовці, ВПО, неповносправні, довготривалі безробітні, безхатченки, самотні старіючі особи, багатодітні сім'ї та інші категорії, визначені за критеріями прибутків, віку, цивільного стану, стану здоров'я, походження тощо) потребує особливої уваги. Ці категорії мешканців мають більшу за інших ймовірність зазнати соціальних збитків від дії економічних, екологічних, техногенних та інших чинників сучасного життя, є найвразливішою соціальною групою і потребує підвищеної уваги з боку суспільства та держави.

Економічна детермінанта. Охоплює види економічної діяльності, підприємницьке середовище, фінансові ресурси та механізми їх розподілу. Найбільшого потенціалу зростання досягають ті міста, економічна структура яких ґрунтується на диверсифікації, унікальності та виробництві з високою доданою вартістю. Фінансова складова відображає здатність системи формувати та ефективно використовувати власні фінансові ресурси для забезпечення стабільного соціально-економічного розвитку. Вона охоплює достатній обсяг бюджетних надходжень, диверсифіковані джерела доходів, здатність до мобілізації інвестицій та управління фінансовими ризиками.

Просторова детермінанта. На розвиток урбанізованих систем визначально впливають природно-ландшафтні, містобудівні умови, умови розміщення та геометричні характеристики. Природні чинники впливають на обсяг інженерної підготовки, благоустрій, будівництво й експлуатацію об'єктів у містах, а також актуалізують використання альтернативних джерел енергії та раціональне споживання ресурсів. Містобудівні умови охоплюють планувальну та функціональну структуру, інженерно-технічну, транспортну й соціальну інфраструктуру, яку необхідно аналізувати з урахуванням технологічних, фінансових та демографічних параметрів.

Інженерно-технічна інфраструктура визначає економічну активність, тому потребує ретельного аналізу з урахуванням сервісних стандартів та технологічних можливостей, охоплюючи доступність за ціною, окупність і можливість модернізації та розширення. В умовах цифрової трансформації критично важливою стає інформаційно-комунікаційна інфраструктура, яка повинна відповідати потребам як підприємств, так і населення. Доцільним є аналіз рівня цифровізації міського середовища, зокрема, використання цифрових технологій як інструментів оптимізації споживання ресурсів та енергії; наявність та розвиток цифрової інфраструктури (мережі датчиків, сенсорів, пристроїв збору та опрацювання даних); забезпеченість населення доступом до інтернет-мережі та електроживлення, необхідних для функціонування програм і сервісів у режимі реального часу.

Геометричні характеристики (площа, розмір, конфігурація, масштаб) – це насамперед територіальні можливості розвитку. На підставі зіставлення геометричних характеристик з іншими вимірами простору (людським, економічним, просторовими) визначають характеристики інтенсивності освоєння території міста, яку можна описати щільністю населення, забудови, житлового фонду, вулично-дорожньої мережі, а також економічною щільністю, яка виражається в кількості працівників на одиницю території.

Час. Охоплює минуле, сучасний стан та прогноз. Історичний аспект враховує тенденції розвитку, ключові події, зміни адміністративної належності, традиції побуту, культури та споживання, що формують проблемні та

перспективні ситуації в містах. Більшість міст України історичні, й це зумовлює певні проблемні ситуації, водночас підвищуючи шанси їх успішного вирішення. Сучасність у часовому вимірі визначає стан урбанізованих систем, на який визначально впливають політика державної й регіональної влади щодо розвитку території, вибору пріоритетних напрямів діяльності у вибраній територіальній одиниці, а також створення правових умов до активізації чи стримування розвитку міст. Багато з них є результатом незалежних процесів і явищ. Наприклад, у сьогоденних умовах військового конфлікту значна частина людей розглядає «безпечні» регіони й міста як привабливі для інвестування в будівництво та придбання нерухомості. Прогнозний компонент закладає можливі перспективи розвитку з урахуванням економічних, демографічних та соціальних змін, поведінки споживачів і динаміки господарських процесів, передбачає потенційні ризики та можливості, зокрема, реалізацію великих проєктів або закриття підприємств, і формує основу стратегічного планування для конкретного міста.

Управління передбачає процеси планування, організації, мотивації і контролю. Планування передбачає процеси аналізу, визначення цілей та завдань розвитку урбанізованої системи, розрахунок необхідних ресурсів та порядок забезпечення ними на весь період реалізації плану, визначення виконавців та джерел фінансування. Організація повинна забезпечити необхідну синхронізацію діяльності окремих учасників, захист інтересів кожного з них та своєчасне корегування їх наступних дій з метою успішного завершення проєкту. залученню молоді до процесів розроблення, ухвалення та впровадження рішень на регіональному та місцевому рівні. Мотивація – це насамперед визначення найбільш доступних та прийнятних на регіональному та місцевому рівні засобів стимулювання інвесторів. Застосування механізму постійного контролю та моніторингу важливі для розуміння того, чи просувається місто до досягнення визначених цілей та зменшення кількості виявлених бар'єрів для інвестування.

Статистична інформація, різні дані та показники повинні бути такими, щоб не тільки допомагали розкрити стан урбанізованої системи, а й окреслювали

можливості її розвитку. Для цього вони мають містити логічні зв'язки, взаємозалежності та роз'яснення співвідношень між різними показниками. Проаналізуємо взаємозв'язки між виділеними вимірами простору, проблемні і кризові ситуації, спричинені їх неузгодженістю. Розпочнемо з подвійних поєднань вимірів.

Взаємодія «людина–економіка» визначає характеристики функціонування споживчих ринків у місті. Виділяють проблеми, пов'язані зі співвідношенням попиту і пропозиції на ринках товарів і послуг в місті, обґрунтованістю цін та доступністю населення щодо придбання товарів. Аналіз ринків передбачає виявлення залежностей між змінними і визначення їх впливу на рівновагу на ринку. Особливу увагу у розвитку урбанізованих систем слід приділяти співвідношенню попиту та пропозиції на ринку праці, оскільки в умовах цифровізації та структурних трансформацій очікуються суттєві зміни як у характері праці, так і у вимогах до кваліфікації кадрів. Важливим напрямом дослідження є аналіз кластерів висококваліфікованих кадрів і науково-технічного потенціалу у великих містах, які є основним чинником розвитку діяльності з високою доданою вартістю.

Взаємодія «людина – простір» відображає можливості та потреби населення щодо умов проживання і діяльності, разом з комфортністю, екологічним станом та забезпеченістю ресурсами, а також ресурсні можливості міста для задоволення цих потреб. Необхідно аналізувати умови життя, а також якість базових послуг – показники рівня житлового забезпечення, забезпеченість загальноосвітніми школами, дитячими дошкільними установами, об'єктами культури, охорони здоров'я тощо, забезпеченість населення об'єктами соціальної інфраструктури, а також ресурсні можливості міста в сприянні їх задоволенню.

Якість життя в місті є багатовимірною категорією, що має не лише об'єктивні, але й суб'єктивні виміри, оскільки безпосередньо пов'язана з оцінками та сприйняттям міського середовища його мешканцями. До системи показників якості життя у містах доцільно ввести блок індикаторів, які відображають громадську оцінку розвитку сфери послуг, транспорту,

інформаційних і цифрових технологій, стан зелених зон, збереженість історико-культурної спадщини, наявність громадських просторів, культурних цінностей, атракційність та естетика міського простору. У процесі оцінювання міського середовища важливо враховувати, наскільки воно відповідає потребам мешканців: чи є місця, де вони можуть відпочивати, спілкуватися, працювати та жити з відчуттям фізичного, психологічного, естетичного та кліматичного комфорту. Значну роль у цьому відіграють доступність об'єктів відвідування та обслуговування, елементи благоустрою й озеленення.

На взаємодіях «економіка – простір» аналізують економічні умови використання просторових ресурсів у містах, зокрема, витрати на освоєння, вигоди використання території та умови розміщення діяльності в просторі міста. Витрати на освоєння охоплюють інженерну підготовку, благоустрій, будівництво та забезпечення інфраструктури. Вигоди використання відображають зміни надходжень до бюджету громади, активність бізнесу, заповненість комерційних площ; поява нових суб'єктів господарювання.

Поєднання основних детермінант з часом відображає динаміку процесів у місті. *Демографічні процеси* – це зміни чисельності та вікової структури, інтенсивність міграційних потоків (постійні, періодичні, епізодичні) та вплив маятникової міграції на людський потенціал міста. Соціальні процеси у містах можуть поділитися залежно від рівня ієрархії, вікових груп, національних і політичних характеристик. У містах реалізуються процеси, що забезпечують комфорт проживання, безпеку людей, духовні й культурні запити, фізіологічні потреби, соціальні комунікації тощо. *Економічні процеси* традиційно пов'язані з діяльністю людини і спрямовані на створення матеріальних цінностей, можуть бути поділені на виробничі, процеси в обслуговувальній сфері, інновації. Аналізують процеси зміни галузевої структури міста, коли одні галузі відмирають (наприклад, промислові), а інші з'являються (інформаційне програмування), розкриваються процеси зростання і диверсифікації економіки. *Територіально-структурні процеси* – це насамперед зміни характеристик розпланування, розташування, структури та розміру територій. Процеси, пов'язані з цим виміром міста, характеризуються розбудовою інженерної й

транспортної інфраструктур, змінами розмірів і структури розпланування, агломеризації, поляризації, диференціації (мозаїчності) території, зміни щільності забудови, а також зміну функціонально-планувальної структури міста під впливом динаміки розвитку. *Зовнішні умови та процеси.* Такими умовами є політика державної та регіональної влади щодо розвитку території, вибору пріоритетних напрямів діяльності, створення правових умов розвитку міст, оновлення документації та нормативних вимог, що впливають на розвиток територій та управління міськими процесами.

Потрійні поєднання детермінат розкривають ширші можливості аналізу, структуризації проблем і кризових ситуацій урбанізованих систем. У ньому розкриваються можливості глибшого аналізу ситуацій і структуризації завдань урбаністичної діяльності. Зокрема, у поєднанні LFX можна охарактеризувати умови праці людей, трудові й матеріальні ресурси певної функціональної сфери; у поєднанні LFT – оцінити динаміку зайнятості населення. Найкраще розкриваються проблеми міста, коли у процесі аналізу потрійних поєднань детермінант одним із активних вимірів введена людина. Саме людина є «генератором» проблемних ситуацій у містах. Неузгодженість детермінант (наприклад, L–E–П), коли людина хоче реалізувати себе в місті, але не враховує умови місця, де вона може реалізуватись, у такий спосіб формує проблему собі та місту. Виокремлюються проблеми та неузгодженості між вимірами і в системі. Неузгодженості в структурі землекористування можуть виникати через зміни у промисловому секторі, вивільнення земель, дисбаланс між пропозицією та попитом на комерційні приміщення або надлишок торгових площ. Для ефективного розвитку районів необхідно оцінювати спроможність кожного міського центру розміщувати додаткові роздрібні та інші комерційні об'єкти відповідно до його ролі в мережі та порівнювати пропозицію з потребою у розвитку. У разі дефіциту слід застосовувати послідовний підхід до визначення оптимальних місць для розміщення нових об'єктів.

Чотиривимірні поєднання ЛЕПЧ передбачають фіксацію однієї з детермінант. Зокрема, у поєднанні ЛЕПЧ оцінюється соціально-економічна та просторова ситуація на певний фіксований момент часу, яку описують

характеристиками стану всіх інших вимірів. Фіксуючи *час*, виділяємо проблеми й завдання оцінення стану урбанізованої системи на певний момент. Введення часу в напрямі ретроспективи формує проблеми й завдання, пов'язані з історією міста; на перспективу – прогнозування проблемних ситуацій і перспектив розвитку міста. Фіксуючи простір, виявляємо клас проблем і завдань розміщення у просторі міста, а вводячи вимір «людина», відбувається прив'язка до людського потенціалу. Фіксуючи детермінанту управління, можна аналізувати містобудівну, соціально-економічну, інвестиційну політику в місті.

Повна множина поєднань (п'ятивимірні взаємодії) ЛЕПЧУ творить інтегральні характеристики урбанізованої системи, охоплюючи показники її результативності, комфортності, екологічності й естетичності. Постають інтегральні проблеми і завдання, що вимагають розгляду всього масиву характеристик системи. До характеристик цього виміру зачисляємо також ті, що характеризують владу, передусім компетентність місцевої влади та її розуміння завдань управління й розвитку міста. Це, зокрема, політика влади щодо розвитку території, вибору пріоритетних напрямів діяльності у вибраній територіальній одиниці, а також створення правових умов для активізації чи стримування розвитку міст (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Характеристики і показники аналізу урбанізованої системи

Взаємодії	Складові системи	Характеристики	Показники
	L	Соціально-демографічні	Чисельність населення (осіб); вікова та статева структура (%); кількість і структура сімей (од.); національний склад (%)
		Людський капітал	Частка осіб з вищою освітою (%); структура зайнятих за професіями (%); рівень кваліфікації кадрів
		Суспільний капітал	Кількість громадських організацій (од.); політичних партій (од.); релігійних організацій (од.)
	E	Структура економіки	Структура суб'єктів за КВЕД (%); коефіцієнт покриття імпорту експортом; експорт/імпорт товарів і послуг (грн);

	Підприємницька активність	Кількість юридичних осіб в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України міст-обласних центрів, од.; Кількість підприємств на 10 тис. осіб наявного населення міст-обласних центрів, од.; Кількість малих підприємств на 10 тис. осіб наявного населення міст-обласних центрів; Найбільші роботодавці
	Фінансова забезпеченість	Обсяги доходів та видатків до бюджету; Рівень дотаційності бюджетів; Співвідношення між джерелами доходів і витрат; Найбільші платники податків
Р	Умови	Характер рельєфу; водні ресурси, мінеральна сировина, клімат; Рівень інфраструктурного облаштування житлового фонду території за типами місцевості, %; Щільність автомобільних шляхів регіону, км/км²; Протяжність автомобільних доріг, км; Фонд захисних споруд (м кв)
	Геометрія	Площа, відстань, форма, конфігурація території
	Розміщення	Міжнародне (стосовно основних економічних центрів інших країн); Регіональне (положення в системі міжобласної, обласної та міжрайонної системи розселення); Локальне (стосовно визначених зон: курортної, прикордонної, приміської зони, зон екологічного забруднення та природно-техногенної небезпеки);
Т	Ретроспектива	Вік історичного середовища (роки)
	Стан	Політика державної й регіональної влади щодо розвитку території; Вибір пріоритетних напрямів діяльності у вибраній територіальній одиниці; Законодавча база та створення правових умов до активізації чи стримування розвитку міст
	Прогноз	Чисельності населення; Тенденції розвитку соціально-економічних процесів; Просторові чи екологічні стани і процеси

Парні взаємодії	EL	Ринок праці	Трудові ресурси (осіб); середня зарплата (грн); рівень безробіття (%); структура зайнятості (%)
		Споживчий ринок	Відповідність цін і доходів, Середня кількість років накопичення коштів для придбання квартири, років, доступність на ринку товарів і послуг
		Рівень життя і майнова поляризація	Середньодушові наявні доходи населення, грн/особу на рік; Медіанний дохід домогосподарств, грн/домогосподарство; Частка населення з доходами нижче прожиткового мінімуму, % Коефіцієнт доходної (майнової) поляризації (індекс Джині), коеф. Співвідношення доходів 10% найбільш і 10% найменш забезпеченого населення, разів
	LP	Умови забезпечення населення	Забезпеченість закладами культурно-побутового обслуговування, %; Середня забезпеченість житловою площею, м²/особу; Рівень автомобілізації населення; Завантаженість закладів освіти, %; Забезпеченість фонду укриттів; Забезпечення доступу до мережі «Інтернет», облаштування відкритих Wi-Fi зон
		Умови розселення	Щільність населення, осіб/км²; Частка населення міст-обласних центрів в регіоні, %; Співвідношення міського-сільського населення в регіоні, коеф.; Частка штатних працівників міст-обласних центрів, %; Частка студентів у закладах вищої освіти міст-обласних центрів у регіоні, %; Рівень зайнятості населення за типом місцевості, %
		Якість міського середовища	Соціальна цінність територій; Естетика і візуальний комфорт; Доступність та якість громадських просторів; Наявність сприятливого середовища з погляду екологічних, санітарно-гігієнічних та епідеміологічних параметрів; Доступність до інформаційних ресурсів та онлайн-сервісів

Парні взаємодії	ЕР	Витрати освоєння	Витрати, пов'язані із знесенням або перенесенням виробничих, житлових, громадських та інших об'єктів, з вилученням під забудову сільськогосподарських та інших земель, грн/га; Витрати на викуп для суспільних потреб, грн/га; Витрати для здійснення комплексу захисних заходів на деформованих територіях (здатних до зсувів, осідальних, надто зволжених і підтоплювальних територіях), грн/га; Витрати на створення інженерної та транспортної інфраструктури; юридичні витрати, грн/га
		Вигоди використання території	Фіскальна віддача території, грн/м ² ; Дохідність земель (співвідношення плати за землю до території громади), тис. грн; Ставка орендної плати за землю, грн/м ² ; Вартість житла в містах-обласних центрах, грн/м ² ;
		Концентрація та локалізація у просторі	Щільність підприємств, од./ км ² ; Щільність капітальних інвестицій, грн/ км ² ; Коефіцієнт локалізації, коеф.
	ЕТ	Економічні процеси та зміни	Зміна галузевої структури економіки, темпи зростання (зниження) виробництва продукції (робіт, послуг), зміни доходів місцевих бюджетів, інвестиційні надходження
	РТ	Територіально- структурні процеси	Зміни щільності забудови (розрахунок) Знос основних фондів, %, Протяжність мереж, що потребують заміни, км Кількість введених в експлуатацію житлових одиниць, м кв. Освоєння нових технологій, га Кількість змін у статусі територій (адміністративних, функціональних), од./рік
	LT	Соціальні процеси та зміни	Кількість осіб, які прибули до міста за рік, осіб; Кількість осіб, які вибули з міста за рік, осіб Коефіцієнт міграційної інтенсивності, %
	ЛУ	Соціальна політика влади	Надання соціальних послуг; Соціальний захист населення; Захист дітей та молоді; Охорона здоров'я та медична підтримка; Політика щодо підтримки ветеранів, дітей-сиріт, сімей у складних життєвих обставинах;

			Безпека і правопорядок
	ЕУ	Економічна політика влади	Умови роботи з інвесторами; Інвестиційна діяльність влади; Ефективність використання коштів бюджету; Обґрунтованість стратегій розвитку
	ПУ	Містобудівна політика влади	Умови забудови та функціонального використання територій, планувальні обмеження, охоронні зони об'єктів, допустима висотність будинків, будівель та споруд у метрах; максимально допустимий відсоток забудови земельної ділянки; максимально допустима щільність населення в межах житлової забудови відповідної житлової одиниці (кварталу, мікрорайону) та ін.; Забезпеченість містобудівною документацією, %
Потрійні поєднання	LEP	Шкідливі наслідки діяльності	Обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел, т/рік; Обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від пересувних джерел (транспорт), т/рік; Рівень дорожньо-транспортних пригод, кількість ДТП на 10 тис. Осіб; Обсяги утворення побутових та промислових відходів, т/рік; Частка відходів, що утилізуються або переробляються, %
	LPT	Зміни соціально-просторових характеристик	Зміни умов проживання та умов розселення населення; Політичні зміни, кількість громадян, які приїжджають у місто та виїжджають із міста
	ELT	Зміни соціально-економічних характеристик	Зміни кон'юктури ринку, поява нових ринків, нові способи використання товарів, зміни матеріального стану населення, зміни в уподобаннях мешканців території, витрати часу та коштів на пошук роботи
	ELY	Політика влади у сфері регулювання ринків	Соціальні програми, іпотечні кредити, соціальна допомога, участь у процесах розвитку територій, обсяги закупівлі вітчизняних товарів, тарифна політика

	ПУТ	Зміни у просторовій політиці	Зміни підходів до системи планування територій, рівень оновлення містобудівної документації
Четверні поєднання	ЛЕПТ	Зміни екологічних умов	Динаміка викидів, скидів, утворення відходів, зміни якості природних ресурсів
	ЛЕПУ	Просторова політика влади	Заходи планувальні, технологічні, економічні, ОВНС
Урбанізована система	LFXGT	Повна множина характеристик системи	Інтегрований розвиток урбанізованої системи

Джерело: авторське групування

Наведемо методики розрахунку окремих показників, що необхідні для аналізу. Демографічні характеристики L_d кількісно можна характеризувати чисельністю населення в регіоні N_n , кількістю працездатних людей N_{np} . Якісний склад населення можна оцінювати освітнім рівнем, тобто відношенням людей з різним рівнем освіти до загальної кількості людей:

$$P = \sum a_i N_n^i / N_n, \quad (3.1)$$

де P – освітній рівень населення;

a_i – коефіцієнт вагомості i -го освітнього рівня;

N_n^i – кількість людей, які мають i -й освітній рівень.

Умови розміщення U_y стосуються унікальності та привабливості геополітичного положення міста стосовно адміністративно-територіального статусу, близькості до кордонів, близькості до населеного пункту (розміщення в системі агломераційних утворень). На рівні окремої ділянки – належність до економічної зони (сельбищної, рекреаційної, промислової), розташування відносно центру міста, магістралей містоформуєчого значення тощо).

Геометричну складову системи G кількісно можна оцінювати площею території S_m , протяжністю кордонів L_k та шляхів сполучення $L_{ис}$, геометричними розмірами унікальних природних чи штучних елементів території.

Рівень її спеціалізації E_a , яку можна визначити як відношення обсягу виробництва i -ї галузі в місті P_i до P_j – обсяг виробництва всієї промислової

продукції в j -му районі (області); питомої ваги галузі до питомої ваги галузі у країні $E_a = (P_{ji} / P_j)$. Зв'язки E_z – це потоки інформації, ресурсів, товарів, грошових коштів. Кількісно можна виразити через показники обсягів реалізації продукції, відправку вантажів, обсяг експорту, імпорту.

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

Характеристику ринку праці кількісно можна виразити можливими пропорціями зайнятості людей у певній сфері діяльності. В абсолютних одиницях це буде кількість людей $N_{\phi i}$, зайнятих в i -й функціональній складовій простору. Сума $\sum N_{\phi i} = N_{np}$ означає кількість працюючих людей. У відносному вираженні можна подати структуру зайнятості населення:

$$\delta_{\phi i} = \frac{N_{\phi i}}{N_{np}}; \quad \delta_{np} = N_n - \sum \frac{N_{\phi i}}{N_n}, \quad (3.2)$$

де $\delta_{\phi i}$ і δ_{np} – відповідно, частка людей, зайнятих в i -й сфері діяльності, та частка непрацюючих людей.

Збалансованість на ринку праці K може бути виражене через коефіцієнт навантаження на одне робоче місце. Розраховують як відношення кількості офіційно зареєстрованих безробітних до кількості вакантних робочих місць. Коефіцієнт вакантності, навпаки, відображає відношення кількості вакансій до кількості претендентів на них.

Коефіцієнт доступності житла визначається як відношення медіанної вартості житлової одиниці (квартири) V_y до річного доходу домогосподарства із трьох осіб D_y . Річний дохід розраховують шляхом множення медіанного середньомісячного доходу на душу населення на 36, що відображає добуток кількості членів сім'ї (3 особи) на кількість місяців у році (12).

Показники щільності D – ступінь насиченості певної території будь-якими об'єктами; вимірюється відношенням одиниць географічного

спостереження до площі території: N/S . Якщо територію розглядати як ресурс, то щільність можна порівнювати з інтенсивністю заповнення об'єктами («освоєння») певної території. Поняттям, протилежним щільності, буде розосередженість d , або площа території, що припадає на кожен з цього класу об'єктів S/N . Розосередження може вимірюватися також середньою відстанню (l) між сусідніми об'єктами $\sqrt{S/N}$ або середнім радіусом (r) території, що припадають на кожен з об'єктів: $\sqrt{S/N\pi}$.. Відношення між фактичною і граничною щільностями при незмінних умовах буде визначати *ємність території*: $\frac{D}{D_{\max}} < 1$. Відношення між фактичною і граничною щільністю буде визначати потенціал території.

Обсяг зв'язків міста-центру з оточенням перебуває у прямій залежності від чисельності населення тяжіючих поселень, а у зворотному – від відстані (часу доступності) до міста-центру. Як основний показник, що характеризує інтенсивність зв'язків, беруть кількість спрямованих переміщень населення в

$$J_i = \frac{S_i \cdot 1000}{H_i},$$

розрахунку на 1000 жителів тяжіючих поселень:

У поєднанні «людина – природні умови» маємо показники використання природних ресурсів: *водомісткості* ($K_B^{\text{зар}}$) як відношення загального обсягу води, м³ (Q_B), до чисельності населення території, осіб (Ψ): $K_B^{\text{зар}} = \frac{Q_B}{\Psi}$.

Приріст населення $\Delta N_{\text{н}}/t$ (осіб/рік), а також прогноз чисельності населення H ,

вираженої відношенням $H = \frac{100 \cdot A}{100 - (B + V)}$, де A – містоутворююча група, %, B – містообслуговуюча група населення %, V – незайняті, %.

Показники прогнозування майбутніх доходів (окупності інвестицій). У випадку прогнозування постійного за величиною й рівного за періодами чистого операційного доходу D (грошового потоку), одержання якого не обмежене в часі, вартість обчислюють за такою формулою:

$$B_n = \frac{D}{СК}, \quad (3.3)$$

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

Джерелом доходу D від експлуатації здебільшого є орендна плата за ставками, які встановлюють у вигляді місячної плати за 1 м² нерухомості. Для земельних ділянок сільськогосподарського призначення середньорічний дохід (D) – це добуток нормального (типового) урожаю сільськогосподарських культур і цін його реалізації на ринку.

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

$$B = \frac{ГП_1}{(1+r)} + \frac{ГП_2}{(1+r)^2} + \dots + \frac{ГП_t}{(1+r)^t} + P, \quad (3.4)$$

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

Інформаційне забезпечення аналізу стану урбанізованої системи. Виділені детермінанти містять весь масив традиційних показників, які застосовують у документах стратегічного розвитку територій:

- містобудівні – умови забудови та функціонального використання територій, планувальні обмеження, охоронні зони об'єктів, допустима висотність будинків, будівель та споруд у метрах; максимально допустимий відсоток забудови земельної ділянки; максимально допустима щільність населення в межах житлової забудови відповідної житлової одиниці (кварталу, мікрорайону) та ін.;
- технічні – комплекс умов та вимог до інженерного забезпечення об'єкта будівництва, які повинні відповідати його розрахунковим параметрам щодо водопостачання (з урахуванням потреб забезпечення пожежогасіння), тепло-, електро- і газопостачання, водовідведення, зовнішнього освітлення, відведення зливових вод та телекомунікації;

– соціальні норми і нормативи – показники необхідного споживання продуктів харчування, непродовольчих товарів і послуг та забезпечення освітніми, медичними, житлово-комунальними, соціально-культурними послугами;

– аналітичні – інформація подана статистичними, розрахунковими даними, даними натурних обстежень, даними, що репрезентують думку експертів.

Детермінанти охоплюють також найбільш вагомі показники «розумного міста» і сталого розвитку, дають змогу формулювати завдання розвитку урбанізованих систем в їхній динаміці для різного ієрархічного рівня (від теоретичних із встановленням системних закономірностей до емпіричних) визначення кількісних співвідношень. Вони дають змогу узгоджувати економічно-містобудівні відносини в розвитку урбанізованих систем, окреслювати нові завдання, вилучати ті, що втратили свою актуальність (або нівелюються під впливом ринкових умов), а також прогнозувати нові завдання стосовно розвитку урбанізованих систем. Це означає, що, досліджуючи систему, потрібно передбачити можливість згортання інформації до необхідного та достатнього переліку показників.

Стосовно інформаційного забезпечення слід констатувати зменшення обсягу статистичних показників, неупорядкованість і застарілість геопросторових даних, а саме інформації щодо: забезпеченості соціальною інфраструктурою (зокрема, кількістю лікарняних ліжок та амбулаторно-поліклінічних закладів); геопросторових даних стосовно природних умов та ресурсів, розвитку небезпечних природних процесів, а також структури землекористування і територій з визначеним режимом використання (природоохоронні території, зони та округи санітарної охорони, охоронні зони, санітарно-захисні зони тощо); відсутності офіційних даних щодо забезпеченості житлом у середньому на одного жителя (розрахунковий показник забезпеченості житлом у середньому на одного жителя України не повною мірою відображає справжнє становище).

Недоступність даних державного земельного кадастру для використання установами чи організаціями за межами підпорядкування Держгеокадастру. Навіть статистичні відомості про структуру земель є недоступними з 2016 року,

оскільки Держгеокадастр уже четвертий рік проводить перехід з форми звітності 6-зем на 16-зем.

Аналіз демографічного стану значно ускладнюється тривалою відсутністю перепису населення. Уряди України пропустили черговий (2005– 2014 роки) раунд перепису. Внаслідок цього не були актуалізовані дані про чисельність населення та його структуру, які могли відхилитися від поточної оцінки передовсім унаслідок неповноти реєстрації міграцій. Воєнні дії призводять до значних міграцій населення, майже унеможливають коректність поточної оцінки чисельності та статеві-вікової структури населення України. До того ж, частина демографічних даних з окупованих регіонів є недоступною, а доступна інформація є неповною. З огляду на це у процесі аналізу демографічних даних у розрізі міст (зокрема, після 2020 року) слід розуміти, що вони не надійні, а реальна демографічна ситуація суттєво відрізняється. Більш обґрунтовану оцінку демографічного стану урбанізованих систем можна буде зробити лише після припинення воєнних дій, проведення перепису населення та реконструкції демографічних даних за міжпереписний період. Суттєво занижений реальний рівень безробіття, оскільки у значної частини безробітних з різних причин відсутні стимули (а іноді і фізична можливість) реєструватися.

Крім цього, доводиться констатувати ігнорування офіційною статистикою показників транспортної доступності в межах міст, охоплюючи такі показники, як середня тривалість поїздки у громадському транспорті, середній час, що витрачається на переміщення від місця проживання до місця роботи, хоча сучасні методи аналізу даних дають можливість отримувати таку інформацію у постійному режимі (без застосування соціологічних інструментів). Також немає даних, що характеризують пропускну здатність транспортних магістралей, рівень зносу рухомого складу. Ця ситуація контрастує з міжнародною практикою, яка приділяє транспортним показникам одне із провідних місць у міській статистиці. Щодо інвестиційної діяльності інформація збирається, крім цього, в розрізі напрямів інвестування (в матеріальну і нематеріальну сферу), однак більш детальні дані про напрямки інвестування, які мають ключове

значення для оцінки соціально-економічного становища територій, є недоступні.

Також можна зазначити неувагу офіційної статистики до показника «щільності» як аспекту оцінки економічних процесів у містах та агломераціях, який може значною мірою збагатити уявлення про характер соціально-економічних процесів урбанізованих систем. Відсутні офіційні дані щодо вартості земель, рівень якої може значно відрізнятись залежно від способу отримання прав на них. Водночас є лише неповна і несистематизована інформація про кількість, результати, умови проведення в містах аукціонів, про структуру житла, що вводиться, про способи отримання прав на земельні ділянки, на яких воно побудовано. Дані не дають змогу простежити оцінку ризиків, з якими стикаються міста з погляду забезпечення природних ресурсів, хоча вони є ключовим чинником щодо екологічної стійкості міста.

Крім того, слід зазначити, що більшість показників статистики стосується не міст чи інших населених пунктах, а областей, до складу яких може входити велика кількість різних населених пунктів, що також обмежує можливості аналізу соціально-економічних процесів щодо конкретних міст. Формування даних у розрізі об'єднаних територіальних громад на сьогодні є дуже обмеженим.

Можна вести мову про недосконалість інформаційного забезпечення. У процесі збереження традиційних способів збору, опрацювання, систематизації інформації створюються труднощі подальшого розвитку досліджень урбанізованих систем. Також є потреба доповнити кількісний аналіз якісним, обґрунтувати показники, здатні вимірювати якісні аспекти міського економічного та соціального життя – довкілля, потенціал, культурні надбання тощо. Такі перепони значною мірою знижують ефективність управління розвитком урбанізованих систем та закладають конфліктні ситуації або стратегічні помилки, усунення яких вимагатиме значних зусиль як від громад, так і від держави загалом.

Отже, з наведеного вище випливає, що кожен вимір системи характеризується відповідним потенціалом, раціональне використання якого є

важливим завданням забезпечення інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

3.2. Оцінка стану урбанізованих систем

Важливою передумовою оцінки стану урбанізованих систем є виділення та класифікація підходів, які можуть бути застосовані як для економічного аналізу соціально-економічних програм і проєктів, так і для безпосередньої оцінки розвитку урбанізованих систем. Слід чітко розмежовувати оцінку та моніторинг: останній передуює оцінюванню, виконуючи роль інформаційної бази, і здебільшого обмежується збором і опрацюванням поточних кількісних даних у процесі реалізації програм чи проєктів. Оцінка ж має глибший аналітичний характер, оскільки охоплює якісну інтерпретацію результатів, використання експертних суджень і комплексне осмислення тенденцій розвитку урбанізованих систем.

Оцінка «витрати–вигоди» (cost–benefit analysis). Це метод, що дає змогу визначити співвідношення всіх витрат і вигод програми у грошовому вимірі. Критерієм ефективності є перевищення сукупної вигоди над витратами, тобто ефективним вважається проєкт, у якому вигоди більші за витрати.

Оцінка впливу (impact evaluation). Передбачає виявлення причинно-наслідкових зв'язків між параметрами міського розвитку та реалізованими програмними заходами. Основним завданням є оцінка ступеня впливу програми на соціально-економічний розвиток міста. Для цього використовують методи кореляційного та регресійного аналізу: перший дає змогу виявити конкретні залежності між ознаками, а другий – визначити силу та напрямок цих зв'язків.

Експертна оцінка. Ґрунтується на думках фахівців у ситуаціях, коли бракує достатньої кількості якісної чи кількісної інформації. Головна мета – забезпечити оцінку програми на основі консенсусу експертних суджень, подолати суперечності чи обґрунтувати вибір між кількома альтернативними підходами до її реалізації.

Оцінка результативності (outcomes evaluation). Спрямована на аналіз досягнутих результатів програми шляхом зіставлення фактичних показників із запланованими.

Оцінка ефективності (effectiveness evaluation). Базується на співвідношенні отриманих результатів із витраченими ресурсами. Застосовують як до окремих підприємств і організацій, так і до програм чи економіки в цілому. Основними критеріями є витрати, досягнутий ефект та час отримання результату.

Багатокритеріальні методи оцінки. Використовують для узгодження різних характеристик урбанізованої системи та виявлення суперечностей між ними. Дають змогу порівняти альтернативні варіанти розвитку та обрати оптимальний. Якщо критерії оцінювання є рівнозначними, то застосовують метод «відстані до цілі»; у випадку нерівнозначності – метод послідовного використання критеріїв.

Оцінка стану урбанізованих систем має описати ефект від запланованих заходів, а також зміни, необхідні для досягнення поставлених цілей на певній території. Це можуть бути організаційні зміни (інституційні зміни, зміни способу та сфери функціонування), зміни регуляторного характеру (визначення норм, процедур, правил тощо), зміни у сфері матеріальних та нематеріальних ресурсів (інфраструктура, людські ресурси), навички тощо.

Економічна складова ефективності відображає фінансові наслідки впровадження реалізації стратегії. Аналіз економічної ефективності реалізації стратегії здійснюється шляхом розрахунку інтегрованих фінансових показників, а саме: розмір інвестицій; чистий прибуток, який генерує проєкт за аналізований період (життєвий цикл проєкту); термін окупності; коефіцієнт рентабельності інвестицій; чиста приведена вартість; внутрішня норма дохідності; індекс прибутковості. Визначення інтегрованих показників дає змогу привести варіанти найбільш ефективного використання території до єдиної бази порівняння та обрання варіанту з найбільш оптимальними фінансовими показниками. Рекомендують вважати варіант використання економічно ефективним тоді, коли впровадження програми забезпечує дохід, який щонайменше перевищує нормальну (мінімальну) норму доходу для певного сегменту ринку.

Економічного ефекту також можна досягти у разі мінімуму загальних витрат при заданому корисному результаті (ефекті). Досягається за рахунок найдоцільнішого розміщення виробництва і розселення, будівництва та експлуатації міських об'єктів, економії території, раціональної організації житлової забудови, системи культурно-побутового обслуговування, транспортного й інженерного устаткування, економії капіталовкладень, матеріальних ресурсів і поточних витрат на спорудження та експлуатацію усіх елементів міста, скорочення тривалості будівництва будинків і споруд.

Однак така оцінка виявляє лише частину (і до того ж не головну) загального (сукупного) ефекту планування. Найчастіше при виконанні масштабних міських програм витрати одних категорій міських жителів є вигодами інших. Наприклад, розширення дороги скорочує витрати автомобілістів дорогою на роботу і назад, але погіршує екологічні умови для тих, хто живе вздовж цієї дороги. Зростання вартості землі в одному з районів міста – це витрати для орендарів нерухомості та вигоди для орендодавців. Програма розселення старого житла дає вигоди лише тим, кого передбачається розселити, для решти жителів – це витрати, тому що програма проводиться за рахунок тих податків, які вони сплачують до місцевого бюджету. Тож це поняття слід суттєво розвинути, ввівши у формулу безпосередній (прямий) ефект, який можна оцінити на підставі аналізу варіантів конкретно запроєктованих об'єктів, і потенційний (непрямий) ефект, який за своїми масштабами ширший і має тенденцію до зростання. Враховує соціально-економічні наслідки впровадження проєкту для громади загалом, зокрема як безпосередні результати і витрати проєкту, так й опосередковані: витрати і результати суміжних територій та секторів економіки, екологічні, соціальні й інші зовнішньоекономічні ефекти.

Отже, крім економічних критеріїв оцінки ефективності важливо розрізняти такі критерії:

а) *комфортність* – поліпшення життєвих умов населення та якості міського середовища характеризується об'єктивними (наприклад освіта, охорона здоров'я, житло) й суб'єктивними (задоволення від життя у спільноті,

використання суспільних благ, проведення вільного часу тощо) характеристиками;

б) *екологічність* – забезпечення екологічної рівноваги та покращення якості життя мешканців з урахуванням культурних, екологічних, суспільних, економічних, політичних та інституційних чинників без шкоди і негативних наслідків для майбутніх поколінь;

в) *естетичність* – найбільш вдалий в архітектурному відношенні вибір території і структури житлових, промислових і рекреаційних зон з урахуванням ландшафтних, композиційних та інших умов;

г) *інформаційність* – створення «ресурсів інформації» для правильного вирішення проблем та управління містом.

Опосередковані ефекти слід виражати в кількісній формі за наявності відповідних нормативних та методичних матеріалів. В окремих випадках, коли ці ефекти є суттєвими, за відсутності вказаних документів, допускається використання оцінок незалежних кваліфікованих галузевих експертів. Якщо опосередковані ефекти не допускають кількісного розрахунку, доцільно здійснити якісну оцінку їхнього впливу. Інтегральна ефективність оцінювання при оцінці урбанізованої системи досягається комплексом результатів унаслідок взаємодії всіх вищенаведених ефектів.

Недостатня ефективність урбанізованих систем зумовлена переважно нераціональним використанням потенціалу системи та втратами ресурсів (людських, просторових, економічних, інформації, часу).

На підставі запропонованих методик оцінки стану урбанізованої системи можливо виявити чинники, які суттєво впливають на зниження і підвищення ефективності функціонування урбанізованих систем. Наведемо окремі з них.

Природно-ресурсне забезпечення. Від природних умов обраної території залежать витрати на інженерну підготовку території, пов'язану з нейтралізацією або пом'якшенням несприятливого впливу зовнішніх чинників (затопленням, підтопленням, рухливими пісками тощо) і чинників у межах обраної ділянки (зниженням рівня ґрунтових вод, ліквідацією заболоченості, заторфованості, проведенням антисейсмічних заходів тощо); інженерного

обладнання, благоустрою і озеленення території; будівництва та експлуатації об'єктів міського господарства.

Умови розміщення. Найвищий потенціал зростання мають міста, що розташовані у вузлах транспортно-економічних зв'язків, які інтегрують значні території, у центрах швидко зростаючих промислових або сільськогосподарських ареалів, а також на головних осях міжареальних комунікацій. Вплив чинника розміщення виявляється і через належність міста до певного регіону України, що формує сприятливі чи обмежувальні умови для виникнення та розвитку географічної складової земельної ренти. Зокрема, розташування населеного пункту в курортній, прикордонній або приміській зоні здебільшого підвищує рентний потенціал його території, тоді як розташування у Чорнобильській зоні чи районах екологічного та природно-техногенного забруднення, навпаки, суттєво його знижує.

Адміністративний статус. Він підвищує привабливість міста та зазвичай формує економічну ренту завдяки особливій увазі з боку державної влади, створенню значної кількості робочих місць у сфері управління, а також концентрації штаб-квартир великих компаній. Розвинена соціальна та виробнича інфраструктура забезпечує місту унікальну економічну спеціалізацію у сферах фінансів, бізнесу й права, які не можуть бути відтворені в інших містах країни.

Територіальні резерви та їх обмеження. Обмеженість територіальних ресурсів стає основним бар'єром реалізації як першочергових і довготермінових програм інтегрованого розвитку. Території потрібні для розміщення житлового будівництва, виробничої забудови, систем обслуговування, для озеленення і відпочинку та ін. Обмеженість територіальних ресурсів потребує процедури викупу земельних ділянок для суспільних потреб, що регулює ст. 146 Земельного кодексу України⁵⁵. В інших випадках (наприклад, для наступного продажу ділянки інвесторові) викуп земельних ділянок є неможливим. Відповідно, якщо виникає необхідність

⁵⁵ Земельний кодекс України: Закон України від 25 жовтня 2001 року № 2768-III. (2001). Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>

отримати певну земельну ділянку приватної власності для цілей, не введених до наведеного переліку, міська рада змушена купувати земельну ділянку у власника на загальних підставах за ринковою ціною.

«Пороги» розвитку територій. Форма власності, цільове призначення території, особливості місця розташування, приналежність території до зон особливого режиму землекористування, існуючі інженерно-геологічні та природні умови та ін. які виникають у відповідності до існуючих містобудівних умов і обмежень забудови, адміністративні бар'єри (необхідність проходження різних адміністративних процедур щодо отримання погоджень та дозволів, пов'язаних із реалізацією інвестиційного проекту, корупція) можуть суттєво змінювати загальну величину інвестицій у придбання прав на земельні ділянки, їхню містобудівну підготовку або суттєво обмежувати (навіть унеможлиблювати) використання території. Бар'єри створюють «розрив» економічного простору порушують соціально-економічні процеси в містах, збільшують транспортні витрати для переміщення торгових капіталів, і як результат знижують продуктивність економіки урбанізованих систем.

Щільність. Що вища щільність населення, то більшою є економія коштів за рахунок ефективного використання інфраструктури і розподілу ресурсів серед споживачів, тоді як низька щільність може призводити до збільшення індивідуальних видатків і складнощів у забезпеченні базових комунальних послуг без державної підтримки. Що вища щільність забудови, то вищою є концентрація на території людей і тим більше об'єктів суспільно-ділової інфраструктури зможе окупитися за рахунок необхідної кількості відвідувачів. І навпаки - «розповзання» території тягне за собою неефективне використання земельних ресурсів, надлишкові витрати на утримання та експлуатацію транспортної та інженерної інфраструктури. Більша кількість землі на душу населення та вимагає будівництва більшого обсягу інфраструктури на душу населення, а також вищих витрат на її підтримку. Це відбувається тому, що водопровід, каналізація та електромережі повинні бути прокладені на більш довгі відстані для задоволення потреб меншої кількості людей. Зростає залежність від автомобільного транспорту. При низькій щільності населення не

може бути забезпечений інтенсивний потік відвідувачів об'єктів торгівлі та послуг, необхідний для розвитку підприємств малого бізнесу в цій сфері. Недолік комерційної інфраструктури на території призводить до маятникової міграції жителів, «вимирання» районів в неробочий час, що негативно впливає на їх безпеку і сприйняття користувачами.

Знос основних фондів та інфраструктури. Зношеність основних фондів та інфраструктури вимагає додаткових коштів на: 1) знесення фізично зношених об'єктів для їх подальшого відтворення (фонд безумовно зноситься - житлові будівлі всіх категорій капітальності з зносом понад 60 %; будівлі, розташовані в зонах санітарної шкідливості; будівлі, знесення яких обумовлений інваріантною необхідністю прокладки і розширення міських доріг і магістралей; будівлі, визнані непридатними для проживання); 2) винесення окремих об'єктів через необхідність розміщення нових будівель або споруд для задоволення потреб розвитку міста (промислове будівництво, спорудження ГЕС, розміщення громадських будівель і ін.); 3) знесення фізично і морально застарілих фондів, що підлягають заміні або перебудові в ході загальної реконструкції міста або окремих його районів; 4) проведення капітальних і реконструктивних заходів.

Екологічні наслідки. Пов'язуються з появою додаткових витрат на прибирання територій від пилу; на придбання комунальної техніки та будівництво для них автобаз; на утримання міського громадського транспорту (додаткова мийка, фарбування, ремонт, ліквідація наслідків аварій через погану видимість); на утримання житлового фонду (ремонт, фарбування фасадів, мийка ліхтарів, вітрин); на догляд за зеленими насадженнями та їх оновлення, порушується внаслідок впливу шкідливих викидів; на очистку води, що використовується для господарсько-побутових і виробничих потреб; на збільшення освітлювального періоду; на охорону пам'яток архітектури та міської скульптури, що знаходиться під відкритим небом. Зростають витрати на лікування населення і проведення профілактичних медичних заходів на територіях, що піддаються впливу забруднень.

Рівень інфраструктурного забезпечення території. Інфраструктура всіх видів (інженерно-технічна, транспортна, інформаційно-комунікаційна),

створює значні вигоди для продуктивної спроможності регіону: через економію капітальних видатків; через інвестиції та податки; через розвиток економіки та фінансову стабільність; через нові робочі місця та здешевлення продукції.

Відкритість економіки міста. Спроможність розробляти нові товари та послуги на експорт забезпечує розвиток локалізованої економіки, підвищує ефективність виробництва, зайнятості, створює умови для структурних змін та диверсифікації економіки регіону. Забезпечується перерозподіл ресурсів усередині галузей від найменш продуктивних фірм до більш продуктивних. Це робить міста менш залежним від імпорту, сприяє зменшенню бюджетного дисбалансу, що є умовою підвищення економічного розвитку. Забезпечується перерозподіл ресурсів усередині галузей від найменш продуктивних фірм до більш продуктивних.

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

3.3. Просторові чинники у моделі вимірювання продуктивної спроможності економіки регіонів

Політика повоєнного відновлення України передусім буде пов'язана з підвищенням продуктивної спроможності економіки її регіонів. Вона передбачає не лише відбудову традиційних виробничих ланцюгів, відновлення зруйнованих підприємств, інфраструктури, промисловості, житлово-комунального господарства, але й формування здатності регіонів у стратегічній перспективі розвивати свій виробничий потенціал та забезпечувати його розширене відтворення.

Усвідомлення і цілеспрямоване використання ролі урбанізації стає ключовим чинником відновлення продуктивної спроможності країни та

визначальним фактором її економічного зростання у післявоєнній перспективі, адже саме урбанізовані системи концентрують виробничий, інноваційний, людський і науково-технічний потенціал. Їх ефективне використання здатне забезпечити суттєве зростання продуктивності економіки. Урбанізація виступає каталізатором інтеграції інфраструктури, ринків праці, фінансових потоків і технологій, створюючи умови для підвищення конкурентоспроможності регіонів.

Продуктивну спроможність слід розглядати як багатовимірний процес, що відображає: загальний стан господарства, продуктивність використання всіх ресурсів, характер, рівень і розвиненість інституційного середовища, якість людського та соціального капіталу (Філіпенко, 2000); виробничі ресурси, підприємницькі можливості та виробничі зв'язки, які разом визначають здатність країни виробляти товари та послуги (OECD, 2019)⁵⁶; як здатність регіонів різного ієрархічного рівня розвивати свій виробничий потенціал у стратегічній перспективі та забезпечувати його розширене відтворення, підвищуючи водночас продуктивність використання ресурсів територій (Шульц та ін., 2022).

Серед досліджень, присвячених ролі урбанізації у підвищенні продуктивної спроможності економіки регіонів, варто відзначити класичні праці А. Сікона (Cicccone & Hall, 1996), Д. Грехема (Melo, Graham, & Noland, 2009), С. Розенталя та В. Стрейнджа (Rosenthal & Strange, 2004), П. Кругмана (Krugman, 1991), а також узагальнюючі огляди міжнародних організацій (OECD, 2020).

В українському науковому контексті значний внесок зробили науковці Інституту регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України, зокрема С. Шульц (2022), І. З. Сторонянська (2022), А. І. Мокій, Т. Ноздріна та І. Павлишин (Mokiy, Nozdrina, & Pavlyshyn, 2024), В. Максимчук (2022), О. М. Луцків та співавтори (Habrel, Lysiak, Habrel, & Dobrowolska, 2024).

Попри значний науковий доробок у дослідженні порушеної проблематики, існує нагальна потреба в поглибленому аналізі чинників, які стимулюють або

⁵⁶ OECD. (2019). The spatial dimension of productivity. Париж: OECD Publishing. https://www.oecd-ilibrary.org/urban-rural-and-regional-development/the-spatial-dimension-of-productivity_ba5edb47-en

обмежують продуктивну спроможність стосовно регіонів України, в тому числі з урахуванням їх регіональних відмінностей. Це сприятиме переосмисленню підходів до вирішення завдань підвищення продуктивної спроможності регіонів, що дасть змогу реальному сектору економіки не лише ефективно реагувати на виклики сучасної кризи, а й закладе підґрунтя для фінансової стабілізації та переходу на якісно новий рівень розвитку з урахуванням перспектив післявоєнної відбудови та євроінтеграційних процесів.

Міста, як центри концентрації населення, видів економічної діяльності і капіталу акумулюють усі чинники впливу на продуктивність – інвестиції, інновації та технології, людський капітал, підприємницькі можливості, виробничі зв'язки, інституційне середовище, проте, не вичерпують всієї множини характерних ознак, властивих процесам урбанізації і, які можуть мати суттєвий вплив на продуктивну спроможність економіки регіонів.

Цю тезу підтверджують численні емпіричні дослідження. Зокрема, доведено, що зі зростанням чисельності населення у великих містах (понад 500 тис. мешканців) удвічі, продуктивність праці зростає приблизно на 12 % (*Ciccone & Hall, 1996*). Крім того, встановлено, що продуктивність підвищується приблизно на 1 % за кожні 10 % зростання чисельності зайнятих у місті. Це означає, що перетворення міста з 1 тис. робітників у місто з 10 тис. працівників супроводжується майже дев'ятикратним зростанням продуктивності.

Таким чином, у довгостроковій перспективі сукупне економічне зростання тісно корелює з рівнем урбанізації країни. Історичний досвід свідчить: лише поодинокі країни досягали рівня доходу в 10 тис. дол. США на душу населення до того, як рівень урбанізації становив близько 60 %. Водночас усі країни з високим рівнем ВВП на душу населення характеризуються урбанізацією на рівні 70–80 % (*World Bank, 2020*).

Постає завдання виявлення причинно-наслідкових зв'язків та оцінки впливу просторових чинників на продуктивну спроможність регіону. Вирішувались завдання: виявити та обґрунтувати просторові чинники, охарактеризувати їх можливий вплив на продуктивну спроможність регіону; дослідити зв'язки між продуктивною спроможністю та просторовими чинниками регіону з

використанням методів регресійного аналізу; здійснити оцінку результатів дослідження та обґрунтування шляхів просторових змін та ефективного використання просторового потенціалу.

Беручи до уваги існуючі наукові напрацювання, можна стверджувати, що такі чинники як агломераційних ефектів, ресурсного забезпечення, умов розміщення, рівня розвитку інфраструктури, управління, технологій, людського капіталу створюють можливості для ефективного функціонування економіки регіону, зокрема розвитку виробництва з високою доданою вартістю, забезпечують можливості для розвитку інфраструктури та комерційних інвестицій. Водночас виділяють і чинники які можуть суттєво знижувати або навіть обмежувати продуктивну спроможність економіки – адміністративна роздробленість, корупція, ресурсна обмеженість (або втрата родючості – для сільськогосподарських земель), «розрив економічного простору» тощо.

Виділимо найважливіші, на нашу думку, просторові чинники і наведемо їх характеристику щодо можливого впливу на продуктивну спроможність. Кожен із зазначених чинників характеризується окремою групою параметрів, сформованих відповідними статистичними показниками, за допомогою яких може бути визначений рівень впливу того чи іншого параметру на основі проведення кореляційно-регресійного аналізу (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Просторові детермінанти продуктивної спроможності економіки регіону

Чинники	Параметри оцінювання
Рівень інфраструктурного забезпечення території	Рівень інфраструктурного облаштування житлового фонду за типами місцевості, % Щільність автомобільних шляхів регіону, км/км ² Протяжність автомобільних доріг, км
Рівень збалансованості системи розселення	Щільність населення, осіб/км ² Частка населення міст-обласних центрів у регіоні, % Співвідношення міського і сільського населення в регіоні, коеф. Частка штатних працівників міст-обласних центрів, % Частка студентів у закладах вищої освіти міст-обласних центрів у регіоні, % Рівень зайнятості населення за типом місцевості, %
Ефективність використання території	Фіскальна віддача території, грн/м ² Ставка орендної плати за землю, грн/м ²

Чинники	Параметри оцінювання
	Вартість житла в містах-обласних центрах, грн/м ²
Економічна концентрація та інтегрованість економічного простору регіону	Щільність підприємств, од./км ² Щільність капітальних інвестицій, грн/км ² Кількість юридичних осіб у Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України (міста-обласні центри), од. Кількість підприємств на 10 тис. осіб наявного населення міст-обласних центрів, од. Кількість малих підприємств на 10 тис. осіб наявного населення міст-обласних центрів, од. Коефіцієнт локалізації, коеф. Індекс споживчих цін за регіонами, коеф.
Відкритість економіки регіону	Коефіцієнт покриття імпорту експортом, коеф. Обсяг експорту та імпорту продукції і послуг регіону, грн Питома вага експорту товарів і послуг міст-обласних центрів у регіоні, % Частка міста в загальному обсязі випуску по Україні (у фактичних цінах), %

Джерело: згруповано авторами за даними Державної служби статистики

Процес моделювання та оцінювання впливу просторових чинників на продуктивну спроможність економіки регіонів України складатиметься з таких етапів:

1. Формування та обґрунтування теоретичної моделі (визначення методу обрахунку показника факторної продуктивності, вибір просторових чинників та параметрів їх оцінювання; формалізація теоретичної моделі та побудова її матриці);

2. Емпірична перевірка теоретичної моделі на даних 2013 та 2021 рр. (вибір статистичних показників та побудова бази даних, проведення кореляційного аналізу, вибір значущих параметрів оцінювання та статистичних показників, проведення регресійного аналізу, розгляд результатів регресійного аналізу та визначення найбільш впливових показників);

3. Підведення підсумків та висновки з моделювання (аналіз рівнянь та порівняння параметрів за 2013 та 2021 роки, визначення стимуляторів та дестимуляторів факторної продуктивності у досліджуваних роках).

Формалізуємо рівень і чинники факторної продуктивності та параметри їх оцінювання і подамо це у вигляді матриці. Матриця теоретичної моделі факторної продуктивності матиме такий вигляд:

INFR (HOU ↑; DAR ↑; LEN ↑)

L (DENL ↑; URBL ↑; URL ↑; UES↑; CAP↑; EMPL↑)

E (FIS ↑; PAYL ↑; RENT ↑; VAL ↑)

DEN (ENT↑; INV↑; Q↑; QURB↑; SML↑; URB↑; LOC↑; DENT↑; CPI↑)

EXP (IMP_G–; EXP_S↑; IMP_S–; EXP_U ↑; RTE↑)

де **POS** – факторна продуктивність;

INFR – рівень інфраструктурного забезпечення території; **HOU** – рівень інфраструктурного облаштування житлового фонду території за типами місцевості; **DAR** – щільність автомобільних шляхів регіону; **LEN** – протяжність автомобільних доріг;

L – Рівень збалансованості системи розселення; **DENL** – щільність населення; **URBL** – частка населення міст-обласних центрів у регіоні; **URL** – співвідношення міського і сільського населення в регіоні; **UES** – частка штатних працівників міст-обласних центрів; **CAP** – частка студентів у закладах вищої освіти міст-обласних центрів у регіоні; **EMPL** – рівень зайнятості населення за ознакою статі та типом місцевості, за віковими групами;

E – ефективність використання території; **FIS** – фіскальна віддача території регіону; **PAYL** – співвідношення плати за землю до території громади; **RENT** – ставка орендної плати за землю; **VAL** – вартість житла в містах-обласних центрах;

DEN – рівень економічної концентрації та інтегрованості економічного простору регіону; **ENT** – щільність підприємств; **INV** – щільність капітальних інвестицій; **Q** – кількість підприємств-суб'єктів підприємницької діяльності міст-обласних центрів; **URB** – частка міста в загальному обсязі випуску по Україні (у фактичних цінах); **LOC** – коефіцієнт локалізації; **DENT** – щільність підприємств за величиною (малі, середні, великі); **CPI** – індекси споживчих цін за регіонами;

EXP – відкритість економіки регіону; **IMP_G** – обсяг імпорту продукції регіону; **EXP_S** – обсяг експорту послуг регіону; **IMP_S** – обсяг імпорту послуг регіону; **EXP_U** – питома вага експорту товарів і послуг міст-обласних центрів у

регіоні; RTE – роздрібний товарооборот підприємств роздрібно́ї торгівлі міст-обласних центрів.

Більшість параметрів можуть бути як стимуляторами, так і дестимуляторами факторної продуктивності. Виходячи з обґрунтованої вище теоретичної моделі, можемо сформулювати робочу гіпотезу: щільність капітальних інвестицій (INV), рівень інфраструктурного забезпечення території (INFR), рівень збалансованості системи розселення (L), рівень економічної концентрації та інтегрованості економічного простору регіону (DEN), відкритість економіки регіону (EXP) сприяють її зростанню. Вплив вищезазначених чинників на факторну продуктивність перевірятиметься на основі побудови кореляційно-регресійної моделі та відбору відповідних параметрів.

Емпірична перевірка теоретичної моделі факторної продуктивності здійснювалася у програмах Excel та Stata. Вхідні дані моделі є панельними даними. Специфікою панельних даних є наявність двох вимірів. Один вимір відповідає окремим економічним одиницям, в нашому випадку це регіони. Інший відповідає моменту часу. Маємо динаміку за всіма вищенаведеними показниками для 22 регіонів України, за винятком Луганської і Донецької областей, а також Автономної Республіки Крим, даних по яких немає за 2021 рік. Панельні дані є збалансованими, тобто містять значення для всіх показників по кожному часовому періоду.

Перед проведенням моделювання у програмі Stata було побудовано кореляційну матрицю показників, що використовуватимемо для аналізу. На підставі аналізу матриці із 16 статистичних параметрів (табл. 3.2) було відібрано 7 для проведення регресійного аналізу. Вихідні параметри для моделювання наведено у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Вихідні параметри та показники для перевірки теоретичної моделі

Показник (позначення)	Економічний зміст	Шкала вимірювання	Джерело
Y	Факторна продуктивність	%	Розрахунок
x ₁	Щільність капітальних інвестицій	грн/га	Розрахунок
x ₂	Щільність підприємств	підприємств/ км ²	Розрахунок

x ₃	Щільність населення	осіб/м ²	Статистичні дані
x ₄	Вартість нерухомості міст-обласних центрів	грн/м ²	Статистичні дані
x ₅	Рівень урбанізації	%	Статистичні дані
x ₆	Щільність доріг	км/км ²	Статистичні дані
x ₇	Співвідношення міського і сільського населення	Коеф.	Розрахунок

Джерело: згруповано авторами за даними Державної служби статистики

Результати регресійної статистики виявили, що коефіцієнт множинної кореляції $R = 0,94$.

Отже, у рівнянні дуже тісний кореляційний зв'язок, який характеризує залежність результативного показника від факторів, які введено у модель. Коефіцієнт детермінації R^2 також досить високий (~90 %), що свідчить про те, що більшість варіацій залежної змінної успішно можна пояснити незалежними змінними. Регресійна модель є статистично значущою через дуже низьке p -значення ($2.6572 \times 10^{-8.6}$), яке менше від прийнятого рівня значущості ($\alpha = 0.05$). Це свідчить про те, що змінні мають вплив на залежну змінну. Стандартна похибка оцінки відносно висока (~1759), що може демонструвати певний рівень розкидання даних навколо лінії тренду. Однак це не суттєво впливає на загальну якість прогнозу, зважаючи на високу силу кореляційної зв'язку між передбачуваними й фактичними даними. Вищенаведене підтверджує, що модель добре підходить для опису даних і може бути ефективно використана для подальших аналізів чи прогнозування значень залежної змінної.

Наступним кроком моделювання було оцінення ступеня впливу чинників на факторну продуктивність на основі кореляційно-регресійного аналізу. Результати цього оцінення дають можливість визначити, як зі зміною факторної ознаки зміниться значення результуючого показника. Взаємодію результуючого показника (Y) з факторними параметрами ($X_1, X_2, \dots, X_7$) описано рівнянням лінійної багатофакторної регресії. Проведений регресійний аналіз на даних 2021 року дає змогу сформулювати залежність у такому вигляді:

$$Y_{CPL} = -5437,1 + 1,03 \cdot X_1 + 73,3 \cdot X_2 + 0,19 \cdot X_3 - 0,84 \cdot X_4.$$

Результати моделювання свідчать про те, що серед вибраних показників значущими у моделі є щільність інвестицій, щільність населення, вартість нерухомості в містах-обласних центрах, співвідношення міського і сільського населення, щільність бізнесу. Найсильніше факторна продуктивність залежить від щільності капітальних інвестицій. Зростання капітальних інвестицій у регіоні може нівелювати вплив інших чинників й створити критичну інвестиційно-інноваційну масу, відіграючи роль своєрідного мультиплікатора соціально-економічного розвитку регіону. Однак територіальний розподіл інвестицій не є однорідним і переважно відбувається у регіони з вищою забезпеченістю ресурсами, кадрами та розвиненою інфраструктурою. До таких регіонів належать Дніпропетровська, Київська, Львівська та Полтавська області. Розподіл капітальних інвестицій суттєво зумовлений територіальною концентрацією населення в містах регіону і впливом чинника зв'язків в межах агломерацій. Близькість до великих міст і промислових вузлів відіграє важливу роль у привабливості регіонів для інвестицій (рис. 3.1).

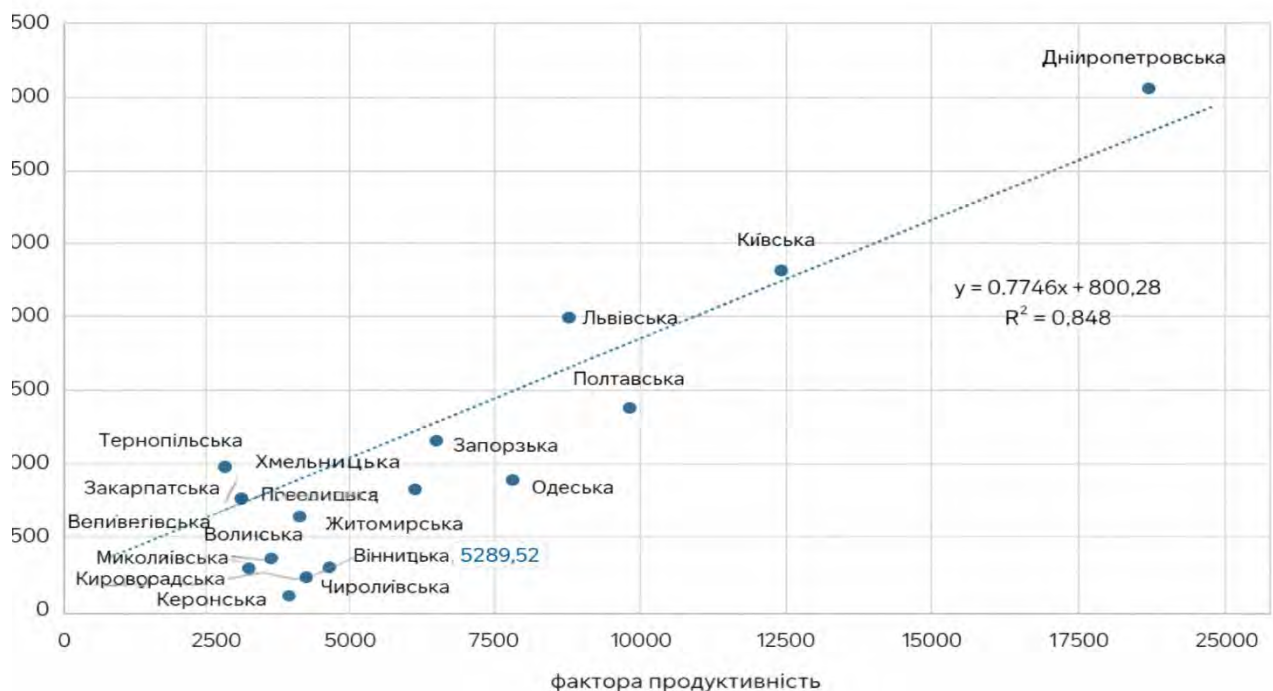


Рис. 3.1. Залежність факторної продуктивності від щільності інвестицій в регіонах України у 2021 році

Джерело: розрахунки автора

Виявлено суттєвий вплив рівня урбанізації регіону на факторну продуктивність. Зростання частки міського населення в загальній структурі мешканців області підвищує продуктивну спроможність, навіть незважаючи на негативні демографічні тенденції. Це явище можна пояснити стійкою тенденцією до зростання значення великих міст-обласних центрів і приміських територій у системі розселення регіону, зокрема, завдяки міграції активного працездатного населення з периферійних територій до міст і агломерацій. Важливо використовувати «згустки» кваліфікованих кадрів і науково-технічного потенціалу, що склалися у великих містах-обласних центрах країни, як головний чинник розвитку видів діяльності з високою доданою вартістю. – Водночас міграційні процеси у напрямку село-місто посилюють несприятливі демографічні тенденції в сільській місцевості – депопуляцію, збільшення питомої ваги населення пенсійного віку та переважання смертності над народжуваністю (рис. 3.2, 3.3).

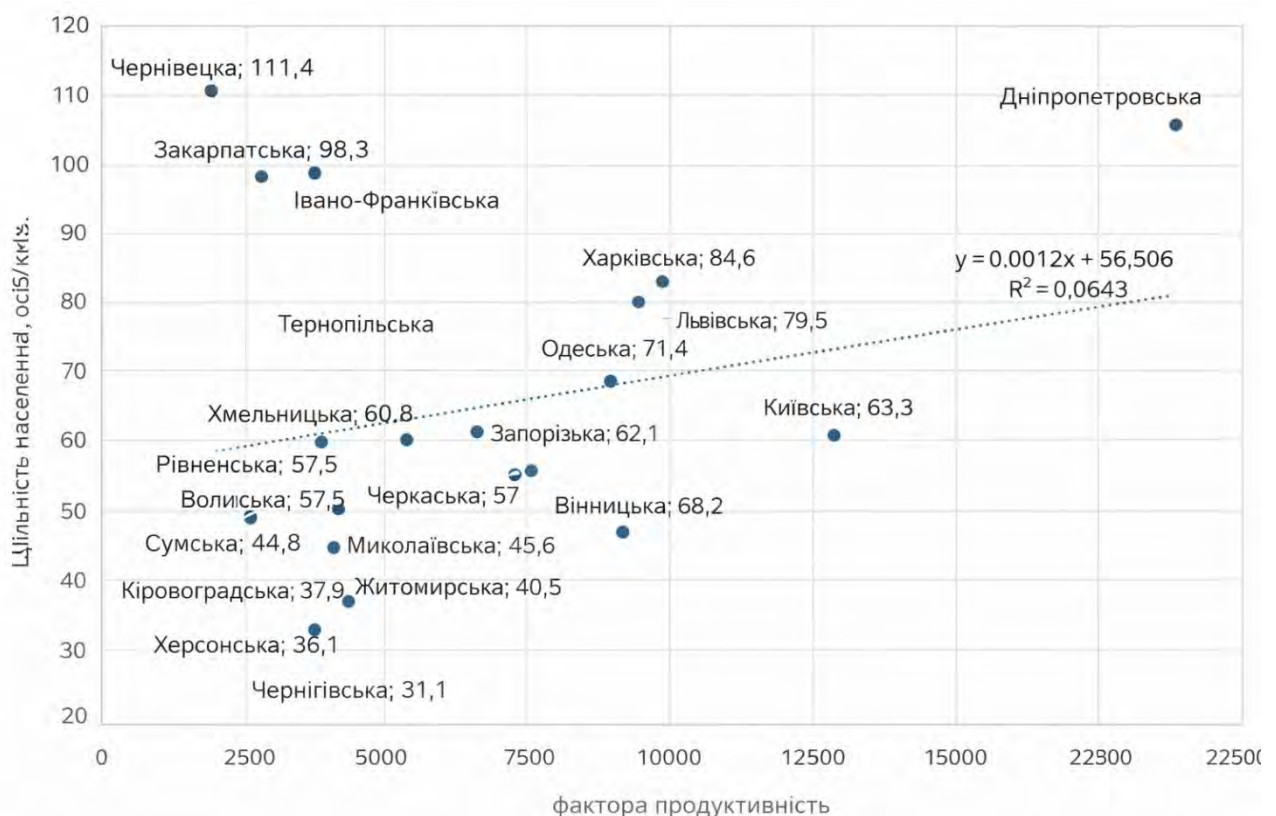


Рис. 3.2. Залежність факторної продуктивності від щільності населення в регіонах України у 2021 році

Джерело: розрахунки автора

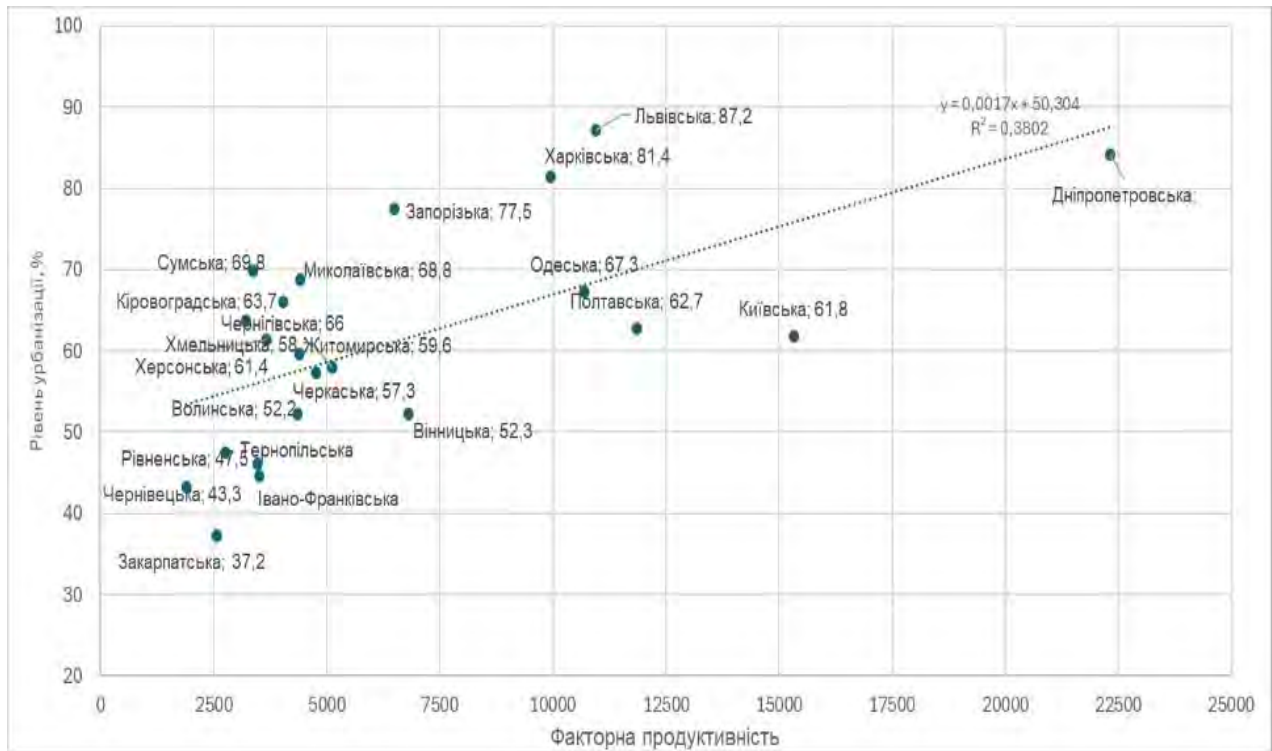


Рис. 3.3. Залежність факторної продуктивності від рівня урбанізації в регіонах України у 2021 році

Джерело: розрахунки автора

Підтверджено існування взаємозв'язку між факторною продуктивністю та щільністю бізнесу й зайнятості в регіонах, що є закономірним явищем. У довготерміновій перспективі ці два показники доповнюють один одного: у регіонах з високими темпами зростання продуктивності праці умови для створення та залучення інвестицій є більш сприятливими, що, відповідно, сприяє створенню нових робочих місць. Наприклад, міста Київ, Львів, Одеса, Запоріжжя та Харків сконцентрували найбільшу кількість підприємств і робочих місць в Україні. Крім того, існують приховані чинники, які можуть суттєво вплинути на зайнятість населення. Зокрема, розвиток капітало- та наукомістких виробництв безпосередньо сприяє зростанню продуктивності. Підвищення кваліфікації працівників не тільки збільшує продуктивність праці, але й розширює можливості для їхнього подальшого працевлаштування. У певних випадках, наприклад, у регіонах, що переживають реструктуризацію виробництва, зростання продуктивності може бути несумісним зі збільшенням зайнятості навіть у короткотерміновій перспективі (рис. 3.4).

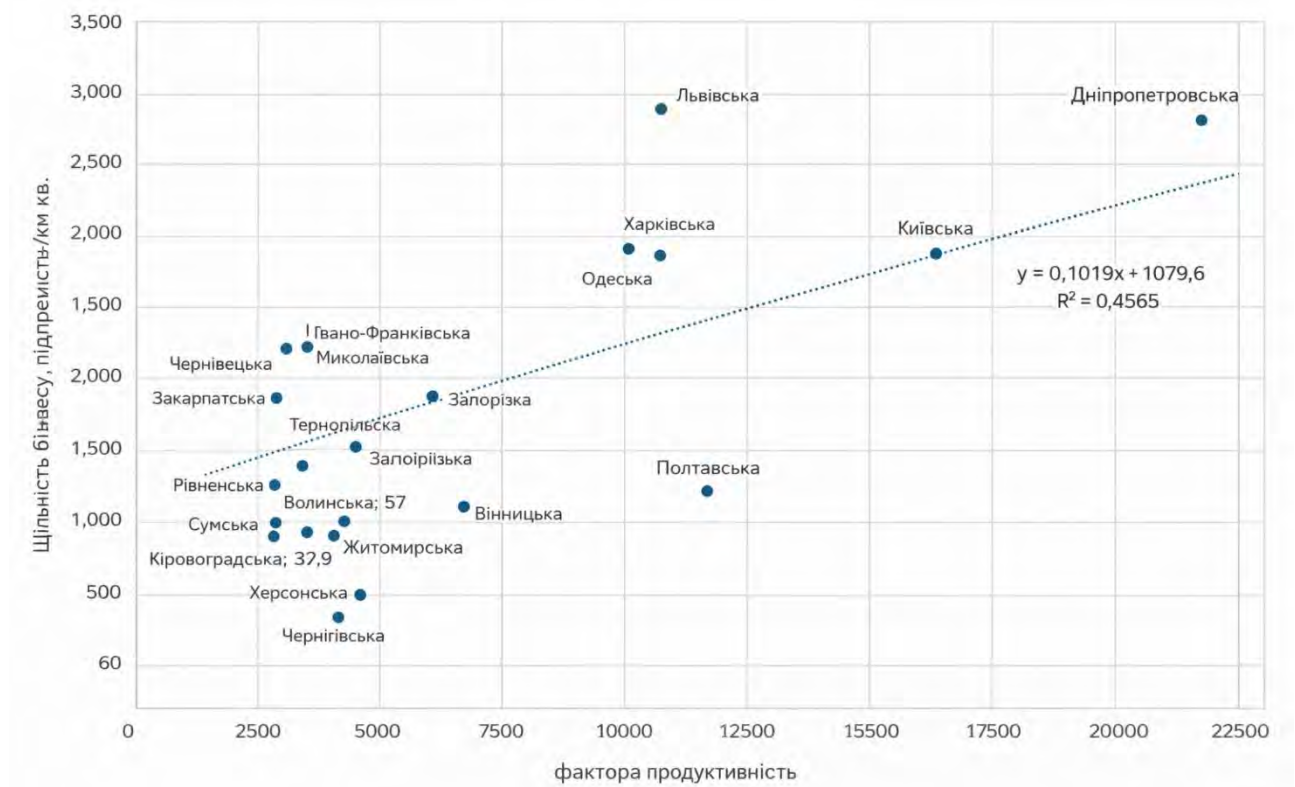


Рис. 3.4. Залежність факторної продуктивності від щільності бізнесу в регіонах України у 2021 році

Джерело: розрахунки автора

Вдалося встановити кількісні залежності між факторною продуктивністю та показниками вартості нерухомості в містах-обласних центрах України. На перший погляд, зростання вартості нерухомості є наслідком зростання попиту, зростання обсягів будівництва та високої дохідності нерухомості в містах. Насамперед це стосується Києва, Львова та Одеси, які протягом 2013–2021 років були лідерами у житловому будівництві та концентрували найбільші обсяги будівництва житла в країні. Це зумовило формування певних міграційних потоків і підвищення ролі зазначених міст у національному економічному просторі. Однак існує й інша сторона цього процесу – у багатьох містах місцеві органи влади обмежують інвестиції, необхідні для територіального розвитку міст. Землекористувачі часто отримують більше вигоди від зростання дефіциту використання землі, ніж від максимізації її продуктивності та економічного потенціалу. Висока вартість житла є чинником, що сприяє загальному здорожчання життя в містах (рис. 3.5).

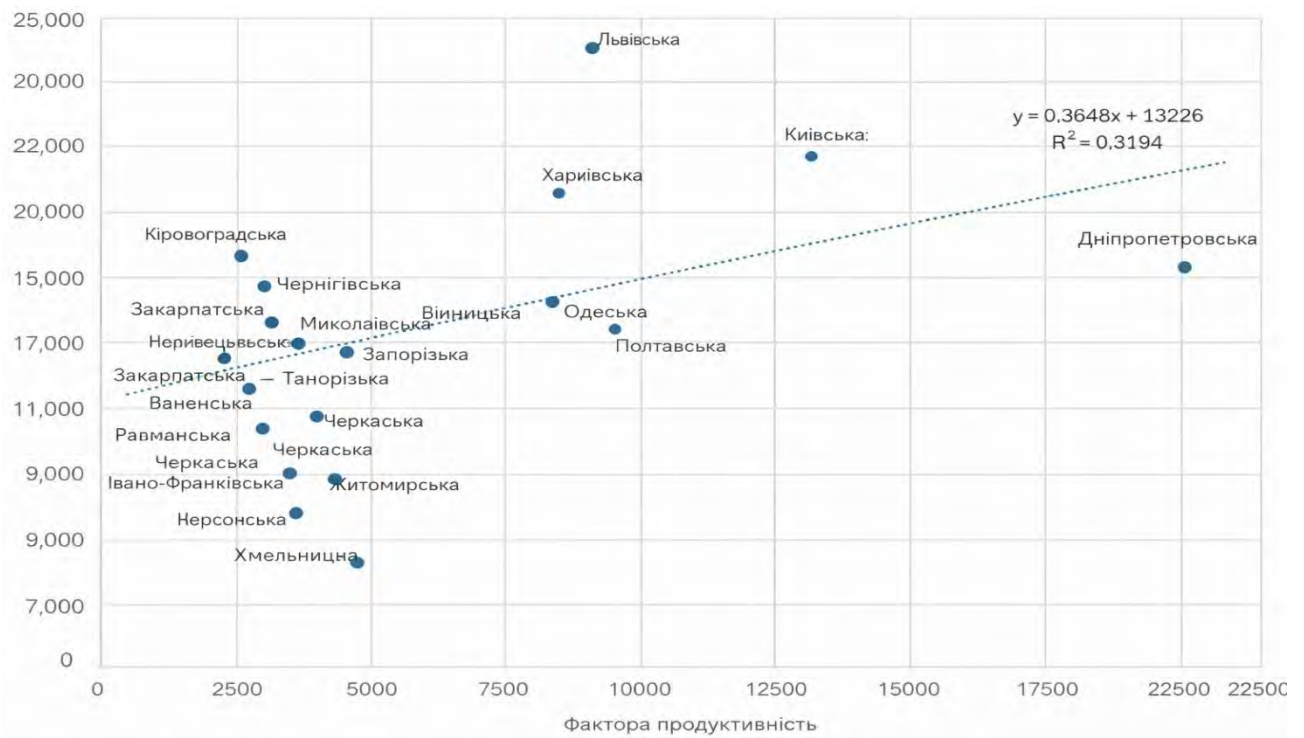


Рис. 3.5. Залежність факторної продуктивності від вартості житла в містах-обласних центрах України у 2021 році

Джерело: розрахунки автора

Не виявлено залежностей між кількістю студентів закладів вищої освіти та їхнім впливом на продуктивну спроможність регіону. Скорочення кількості студентів у вищих закладах освіти протягом 2013–2021 років на тлі демографічної кризи є одним з найбільш загрозливих викликів для регіонів, особливо в довготерміновій перспективі. Втрата людського капіталу збільшить дисбаланс на ринку праці, що призведе до зниження продуктивної спроможності економіки регіонів загалом. Однак досвід розвинутих країн свідчить, що людський капітал в економіці є важливим, але сам по собі не принесе необхідних результатів без створення ефективних інституційних умов для модернізації економіки. Це має бути досягнуто шляхом заохочення формування високопродуктивних і конкурентоспроможних підприємств. Значення має не лише ступінь освіченості громадян, а й їхня здатність вступати у високопродуктивні коопераційні зв'язки та наявність інститутів, які стимулюють інвестиції та диверсифікують ризики.

Узагальнення результатів кореляційно-регресійного аналізу дало змогу простежити тенденцію до покращення значень факторної продуктивності

протягом періоду 2013–2021 років. Дослідження також виявляють тенденцію до неоднорідності простору за концентрацією та структурою економічних активів, суттєві відмінності в інвестиційній привабливості територій як на міжрегіональному, так і внутрірегіональному рівнях. Серед досліджуваних регіонів особливо виділялися Київська, Дніпропетровська, Харківська, Львівська, Одеська та Полтавська області. Ці регіони демонструють високий рівень концентрації людського капіталу, інвестицій, підприємств, що, з одного боку, свідчить про їхній економічний потенціал, а з іншого, про асиметрію стану й динаміки просторового розвитку в Україні. Підвищення продуктивної спроможності регіонів у післявоєнний період вимагатиме дієвих механізмів стимулювання з боку державних та місцевих органів влади, деталізації цілей і пріоритетів просторового розвитку територій, а також визначення методів та інструментів для їх досягнення.

Висновки до розділу 3

Здійснено структурування урбанізованої системи відповідно до п'яти груп детермінант (людина, економіка, простір, управління, час), а також виділено підмножини дво-, три-, чотиривимірних взаємодій системи; встановлення показників і характеристики системи. Характеристики окремих детермінант та їхньої взаємодії дають змогу упорядкувати інформацію про стан системи, визначити завдання інтегрованого розвитку урбанізованих систем, розкрити можливості їх системного аналізу. Подальші дослідження та організація урбанізованих систем вимагають вироблення нової методологічної платформи, яка б давала змогу системно оцінювати ситуацію, пояснювала б наявні суперечності, розкривала ширші можливості для теоретичного обґрунтування рішень і прогнозування розвитку урбанізованих систем.

Методичний підхід до оцінювання стану урбанізованої системи охоплював: 1) оцінювання потенціалу системи; 2) виявлення неузгодженостей, дефектів та бар'єрів у системі. Простежено, що потенціал урбанізованої системи із достатньою повнотою можна оцінити через характеристики окремих детермінант та їхніх взаємодій. Запропонований підхід до системної оцінки

потенціалу охоплює всі широко використовувані різновиди потенціалу (людський, природно-ресурсний, економічний, науково-технічний), а також нові характеристики, зокрема ті, що пов'язані з управлінням, просторовими і часовими детермінантами. Крім того, виникає можливість систематизувати й узагальнювати показники потенціалу.

Здійснено емпіричний аналіз та оцінку залежності між багатофакторною продуктивністю і просторовими чинниками. На підставі аналізу виявлено, що такі показники, як щільність інвестицій, щільність населення, вартість нерухомості в містах-обласних центрах, співвідношення міського і сільського населення чинять значний вплив на продуктивну спроможність регіону та є статистично значущими. Проведено обґрунтування отриманих показників та висунуто низку гіпотез стосовно причин і характеру впливу показників на продуктивну спроможність регіону.

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

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

У містах виникають проблемні ситуації, причини яких не завжди очевидні й вимагають побудови причинно-наслідкових зв'язків та методів детермінованої логіки. Ставлять запитання «Чому виникла така ситуація?» (причини), а в протилежному напрямі – «Що зумовила ця причина?» (наслідки). Відповідно необхідно ідентифікувати цілі й пріоритети соціально-економічної і просторової політики в розвитку урбанізованих систем та виявити можливі конфлікти, причинно-наслідкові зв'язки, дефекти, що наявні в сучасних соціально-економічних умовах. З огляду на це класифікуємо основні проблеми і відхилення від здорового міста, простежимо причинно-наслідкові зв'язки між характеристиками простору, проблемами в здоров'ї міста, їх причинами й наслідками з детальним аналізом на прикладі м. Львова.

Аналіз реалізації цілей і пріоритетів у розвитку міст (ідентифікація – ранжирування за важливістю – причинно-наслідкові зв'язки – оцінка) здійснено на підставі аналізу стратегічних документів (стратегій, концепцій, програм), що окреслюють ключові цілі, суспільно підтримані й прийняті напрями розвитку міста з його місією. Детальний аналіз реалізації цілей і пріоритетів на прикладі м. Львова дав змогу виділити такі напрями:

- розвиток конкурентоспроможної та інноваційної економіки (привабливе для бізнесу середовище, що створить потужну економічну базу зростання міста шляхом забезпечення високого рівня зайнятості та добробуту мешканців). Серед пріоритетних напрямів економічної структури – нові технології, стартапи, розвиток аутсорсингу, на яких буде збудовано конкурентоспроможну економіку міста, економіку знань;

- забезпечення комфортності проживання, що характеризуються високим рівнем комфорту, безпеки та соціального захисту в умовах екологічно чистого

середовища. Серед екологічних пріоритетів – упорядкування та утримання зелених насаджень м. Львова, а серед кроків до втілення – «збільшення площі зелених насаджень»;

- збереження традицій культури, духовності, науки та спорту, підсилення їх для того, щоб підкреслити індивідуальні риси міста в епоху глобалізації;

- збереження архітектурної спадщини шляхом здійснення заходів реставрації і ремонту об'єктів нерухомості в центральній частині міста. Особливу увагу зосереджено на центральній частині Львова, де пропонуються заходи покращення якості громадських просторів, транспортної ситуації (унаслідок зниження конфліктності руху громадського транспорту, індивідуального автотранспорту та вантажівок, покращення схеми руху транспорту та його обмежень, покращення роботи громадського електротранспорту); технічної інфраструктури (шляхом оновлення зношених комунікацій та облаштування вулиць і тротуарів відповідно до вимог людей з особливими потребами);

- покращення мобільності мешканців міста через підвищення рівня безпеки, привабливості міського простору для руху пішки, пріоритетності громадського транспорту, обмеження руху автомобілів у центральній частині міста.

У цьому контексті доцільно зосередитися на окремих процесах і явищах, що виявляються у місті, зокрема, в умовах інтерпретації регіону як «тилової» зони. Інститут просторового розвитку м. Львова здійснює розробку Стратегії розвитку Львівської міської територіальної громади, яка має визначити ключові вимоги та завдання для формування Концепції інтегрованого розвитку й Комплексного плану просторового розвитку цієї території.

Відповідно до правил побудови причинно-наслідкових зв'язків доцільно здійснити класифікацію ключових проблем розвитку м. Львова, простеживши взаємозалежність між просторовими характеристиками міста, причинами виникнення цих проблем та їхніми наслідками.

Зниження продуктивної спроможності економіки міста. Є наслідком структурних деформацій економіки Львова. Упродовж останніх трьох десятиліть відбулася радикальна трансформація як гадузевої структури, так і

структури зайнятості Львова. У 1960–1980-х роках економічний профіль Львова визначався потужною індустріальною базою, зокрема, розвитком машинобудування та металообробки, які забезпечували 59,3 % промислового виробництва. Ключову роль відігравав військово-промисловий комплекс, передусім приладобудування. Така галузева структура орієнтувала місто на виробництво складної техніки, формувала висококваліфікований кадровий потенціал та забезпечувала стабільні ринки збуту. Після 1990 року Львів увійшов у фазу деіндустріалізації: більшість великих підприємств збанкрутували («Кінескоп», «Електрон», «ЛАЗ», «Львівський завод автотранспорту», «Львівський м'ясокомбінат» тощо), а низка відомих брендів, які формували економічну ідентичність міста, була втрачена («Галка», «Львівська пивоварня», «Іскра»). Це означало не лише руйнування промислового каркасу, але й втрату можливостей для підтримання продуктивної спроможності, що стало одним із найбільш деструктивних чинників міського розвитку, позбавило місто важливої основи самозабезпечення, експорту й зайнятості. Без промисловості міста стають банкрутами та дорогими для проживання. Львів поступово переходить у фазу так званого «всихання функцій». Індустрії, засновані на знаннях, інноваціях та наукових досягненнях, розвиваються повільно і фрагментарно. Львів трансформується в місто з низькою ефективністю економічного зростання та високою вартістю життя. Малі підприємства у середньому отримують річну виручку на суму 60 000 доларів США і мають 5 штатних працівників. Роздрібне бізнес-середовище зменшує притік інвестицій, обмежує здатність місцевої влади контролювати і співпрацювати з бізнесом.

Трансформація економіки міста відобразилася і на структурі зайнятості. У 2019 р. загальна кількість зайнятих у місті становила 239,1 тис. осіб (близько 40 % населення), тоді як кількість працівників промисловості зменшилася від 229,1 до 59,9 тис. осіб. Незважаючи на негативні наслідки деіндустріалізації, місто зберігає значний трудовий потенціал, основу якого становить незайняте працездатне населення та особи з-поміж безробітних. Це створює передумови для формування нових секторів розвитку, орієнтованих на постіндустріальні

моделі – інформаційні технології, креативні індустрії та інноваційні послуги (рис. 4.1).

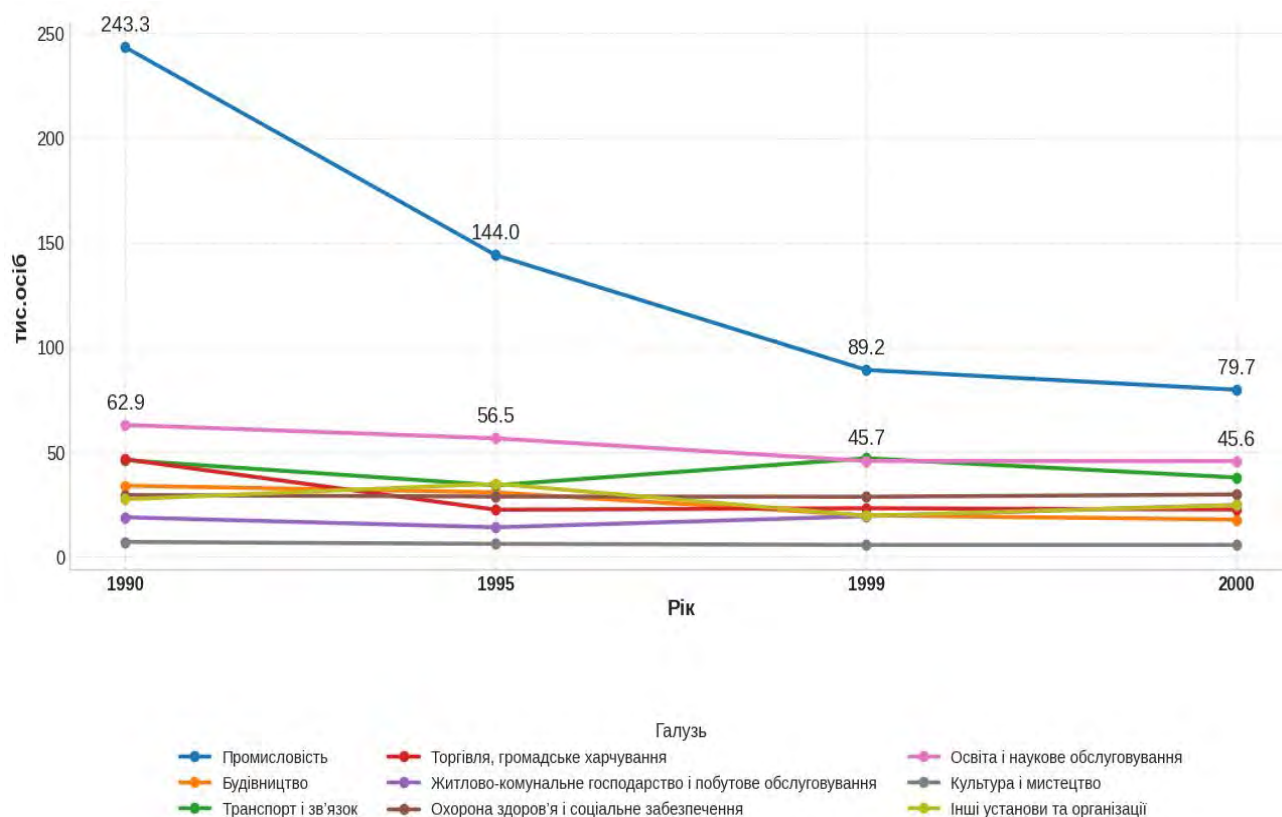


Рис. 4.1. Динаміка зміни структури зайнятості населення м. Львова за видами діяльності, осіб

Джерело: Статистичні щорічники Львова за 1995, 2011 і 2019 роки. Головне управління статистики у Львівській області

Розвиток нових видів економічної діяльності, зокрема, туризму, інформаційних технологій та фінансових послуг, хоча й демонструє висхідну динаміку, однак не спроможний суттєво вплинути на подолання загальної економічної стагнації. Зокрема, до пандемії COVID-19 та у довоєнний період частка туризму у формуванні валового внутрішнього продукту України становила лише близько 1,5 %, тоді як середньосвітовий показник сягав майже 10 % (Всесвітня туристична організація ООН, 2020). За даними Світового банку, кількість іноземних туристів, які відвідали Україну, знизилася з майже 25 млн осіб у 2013 році до понад 14 млн осіб у 2017 році (World Bank, 2019). Протягом останніх п'яти років до 2021 року місто Львів щорічно відвідували близько 2 млн туристів (у середньому близько 6 тис. осіб щодня), що у 2019 році

забезпечило 5020⁵⁷ млн грн надходжень до місцевого бюджету від туристичного збору.

Другий тренд – розвиток ІТ-індустрії, яка до війни демонструвала дуже швидкі темпи зростання (понад 20 % на рік). Штаб-квартири більшості компаній цієї галузі було розміщено у головних ІТ-центрах країни – Києві, Харкові, Львові, Дніпрі та Одесі. Україна входила у ТОП-30 найпривабливіших локацій для ІТ-аутсорсу та займала 4-те місце у світі за кількістю сертифікованих технічних фахівців⁵⁸. За даними Національного банку України, річний експорт ІТ-послуг у 2022 році приніс близько 6 млрд доларів США, що забезпечило майже 3 % ВВП країни (НБУ, 2023). Водночас українська ІТ-індустрія залишається переважно «сировинною», адже щонайменше на 80 % функціонує за моделлю аутсорсингу, продаючи людино-години українських програмістів, а не ліцензії на власні програмні продукти чи інноваційні технології^{59, 60}. Серед ключових чинників, що сприяли динамічному розвитку галузі, варто зазначити високий рівень освіти, масштаб ринку праці та відносно сприятливу систему оподаткування. Через повномасштабну війну майже всі українські ІТ-компанії зазнали спаду, однак галузь має потенціал стати каталізатором підвищення продуктивності у промисловості завдяки масштабному впровадженню інноваційних ІТ-рішень на внутрішньому ринку (Finance.ua, 2023).

Дефіцит і диспропорційність інвестицій

Динаміка інвестування економіки Львова впродовж останніх трьох десятиліть характеризувалася нерівномірністю та циклічністю. Відчутне зростання інвестиційної активності спостерігалось у 2005–2008 роках, що було зумовлено підготовкою міста до проведення чемпіонату Європи з футболу 2012 року. У цей період в економіку Львова було залучено близько 10,5 млрд грн, що сприяло розвитку транспортної, туристичної та інженерної інфраструктури. Наступний етап активізації інвестицій розпочався з 2015 року і був пов'язаний

⁵⁷ Головне управління статистики у Львівській області. URL: <https://www.lv.ukrstat.gov.ua/>

⁵⁸ IT Ukraine Association. (2025, January 31). Ukraine's IT exports declined by over 4 % in 2024. What's next? Retrieved from [IT Ukraine website].

⁵⁹ Коніна, М. (б. д.). Україна – в ТОПі глобальних експортерів ІТ-послуг і розвитку стартап-інкубаторів. URL: <https://dou.ua/forums/topic/21542>

⁶⁰ Deloitte. (2020). Technology, Media & Telecommunications Review 2020: Аналітичний звіт про стан та тенденції розвитку ІТ-галузі в Україні. Київ: Deloitte Ukraine.

насамперед із поживавленням житлового будівництва та розвитком суміжних галузей, що відображено на рис. 4.2.

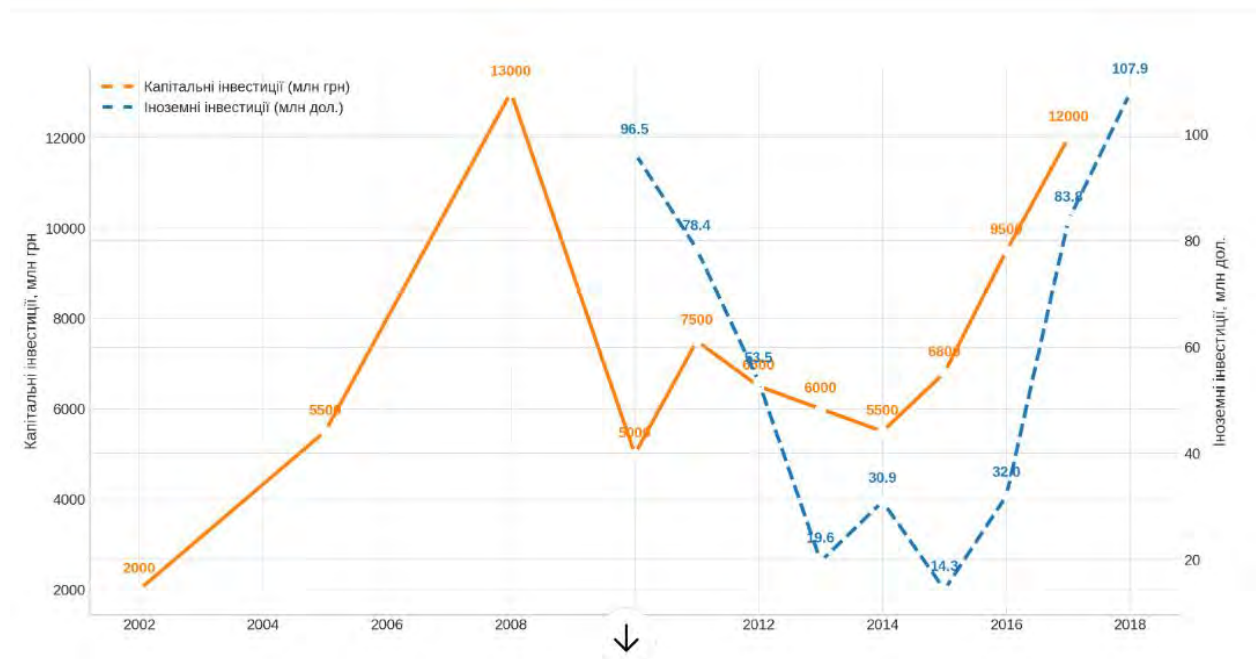


Рис. 4.2. Динаміка капітальних та іноземних інвестицій, що надійшли в економіку м. Львова за період 2002–2018 років

Джерело: Головне управління статистики у Львівській області, Відкриті дані Львова.
URL: <https://dashboard.city-adm.lviv.ua/statystyka/naselennya>

Особливістю української економіки є значна залежність від приватних грошових переказів трудових мігрантів, які давно перетворилися на важливу складову валютних надходжень. Національний банк України щороку фіксував їхнє зростання, і навіть карантинні обмеження 2020 року не зупинили цього процесу: обсяг переказів тоді сягнув рекордних \$11,98 млрд (рис. 4.3).

Проте ці кошти здебільшого спрямовуються на поточне споживання. За оцінками експертів, значна частка заощаджень трудових мігрантів була інвестована у придбання житла, передусім у великих містах, що додатково стимулювало розвиток ринку нерухомості, але не забезпечило структурної модернізації міської економіки.



Рис. 4.3. Динаміка обсягів іноземних інвестицій та грошових переказів в Україні. Джерело: Грошові перекази до України. Національний банк України. URL: https://investment.24tv.ua/groshovi-perekazi-ukrayinu-dani-nbu-za-piv-roku-2020-novini-nbu_n1425412

Важливі не тільки абсолютні значення та динаміка складових капітальних інвестицій, а й їхні структурні співвідношення та узгодженість із просторовими характеристиками. Пріоритетною у структурі інвестицій є комерційна сфера (нові центри торгівлі і послуг; житлове будівництво, готельне і ресторанне господарство), натомість низьким є рівень інвестицій у технічну і транспортну інфраструктуру, яка у пострадянський період слабо розвивається і є складною проблемою у розвитку міста (рис. 4.4).

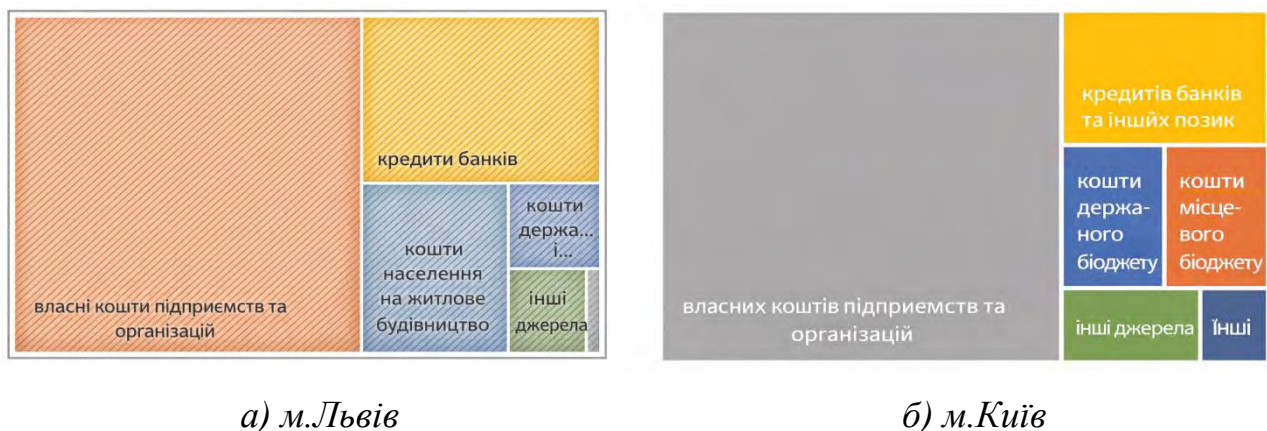


Рис. 4.4. Порівняння структури інвестицій за джерелами фінансування, що надійшли в економіку Львова (а) і Києва (б)

Джерело: Статистичний щорічник Львова і Києва за 2019 рік. Головне управління статистики Львівської області. 2020.

На підставі аналізу локалізації інвестицій можна простежити чітку тенденцію їхньої концентрації стосовно визначених зон – центр, нецентральні райони, периферійні, приміські території:



Рис. 4.5.1. Локалізація інвестицій стосовно визначених зон у м. Львові

Джерело: згруповано автором

Тенденції, за яких освоєнню підлягають насамперед найбільш інвестиційно привабливі території (приміські зони, рекреаційні території, парки тощо), що призводять до дисбалансу у розвитку міст. Домінування комерційних інтересів, спрямованих на максимізацію прибутків, зумовлює привласнення прав на забудову найбільш цінних з бізнесового погляду міських ділянок, що є типовою рисою ринкових процесів. Водночас суспільні інтереси та потреби комплексного, збалансованого освоєння міських територій здебільшого залишаються поза увагою. Процеси реновації та переосвоєння промислових територій не мають системного характеру й недостатньо враховують соціальні, економічні та історико-культурні аспекти, а також їхню взаємодію. Унаслідок відсутності цілісної політики містобудівного розвитку посилюється просторовий дисбаланс, що спричиняє низку структурних проблем. Серед них

варто виокремити транспортну проблему, яка виявляється у перевантаженні вулично-дорожньої мережі через надмірну щільність забудови та невідповідність історично сформованої планувальної структури сучасним транспортним навантаженням; проблему збереження історичного середовища, де значний обсяг житлового фонду старої забудови потребує не лише охорони, а й модернізації для поліпшення житлово-побутових умов; а також проблему посилення антропогенного тиску на природні комплекси міста, що супроводжується зростанням щільності забудови.

Рівень життя та матеріальний стан мешканців міста

Матеріальний стан мешканців є головним індикатором соціально-економічного стану міст. Такі джерела доходів, як заробітна плата та пенсії, переважно формують наявний дохід людей. Середній рівень цих показників має вирішальний вплив на купівельну спроможність мешканців міст (рис. 4.5).



Рис. 4.5. Динаміка зміни кількості штатних працівників і середньомісячної заробітної плати за 2010, 2019 роки у м. Львові

Джерело: Головне управління статистики Львівської області

Середньомісячна заробітна плата в місті упродовж досліджуваного періоду демонструвала тенденцію до зростання, однак це зростання відбувалося на тлі істотного підвищення цін на енергоносії та житлово-комунальні послуги для населення, що значною мірою нівелювало позитивний ефект від збільшення номінальних доходів. Упродовж 2010–2024 років спостерігалось стаłe

підвищення як собівартості надання комунальних послуг, так і відповідних тарифів. Зокрема, собівартість питної води зросла з 2,42 грн за 1 куб. м у 2010 році до 18,14 грн за 1 куб. м у 2024 році, тобто більш ніж у 7,5 раза. Водночас середньорічний тариф на водопостачання підвищився з 2,9 грн до 14,3 грн за 1 куб. м, що відповідає зростанню приблизно у п'ять разів (рис. 4.6)..

Для окремих груп населення зростання тарифного навантаження веде до накопичення заборгованості за комунальні послуги, що посилює соціальне напруження. Для малозабезпечених сімей навіть відносно незначне зростання платежів може мати критичні наслідки. Додатковим чинником загострення зазначених проблем стало повномасштабне вторгнення росії 2022 році, яке спричинило скорочення реальних доходів населення та посилило дисбаланси соціально-економічного розвитку.



Рис. 4.6. Собівартість питної води і середньорічний тариф водопостачання у м. Львові

Джерело: Головне управління статистики у Львівській області

Зазначимо, у містах, де рівень споживання послуг є вищим, ніж у сільській місцевості, зростання вартості життя відбувається швидшими темпами та має більш виражений соціальний ефект. Витрати на базові потреби — житло, комунальні послуги, транспорт і харчування визначають фінансову стійкість

домогосподарств, зменшуючи частку доходів, яку населення може спрямовувати на освіту, охорону здоров'я, заощадження або споживання товарів тривалого користування.

Показовою у цьому контексті є ситуація на ринку житла. Зростання вартості нерухомості внаслідок активізації житлового будівництва та високої дохідності інвестицій у нерухомість у м. Львові має й зворотний бік — місто стає дорогим для життя. Львів посідає друге місце в Україні як за обсягами введення житла в експлуатацію, так і за його ринковою вартістю, що, з одного боку, свідчить про високий інвестиційний потенціал міста, а з іншого — про посилення соціальної поляризації (рис. 4.7).

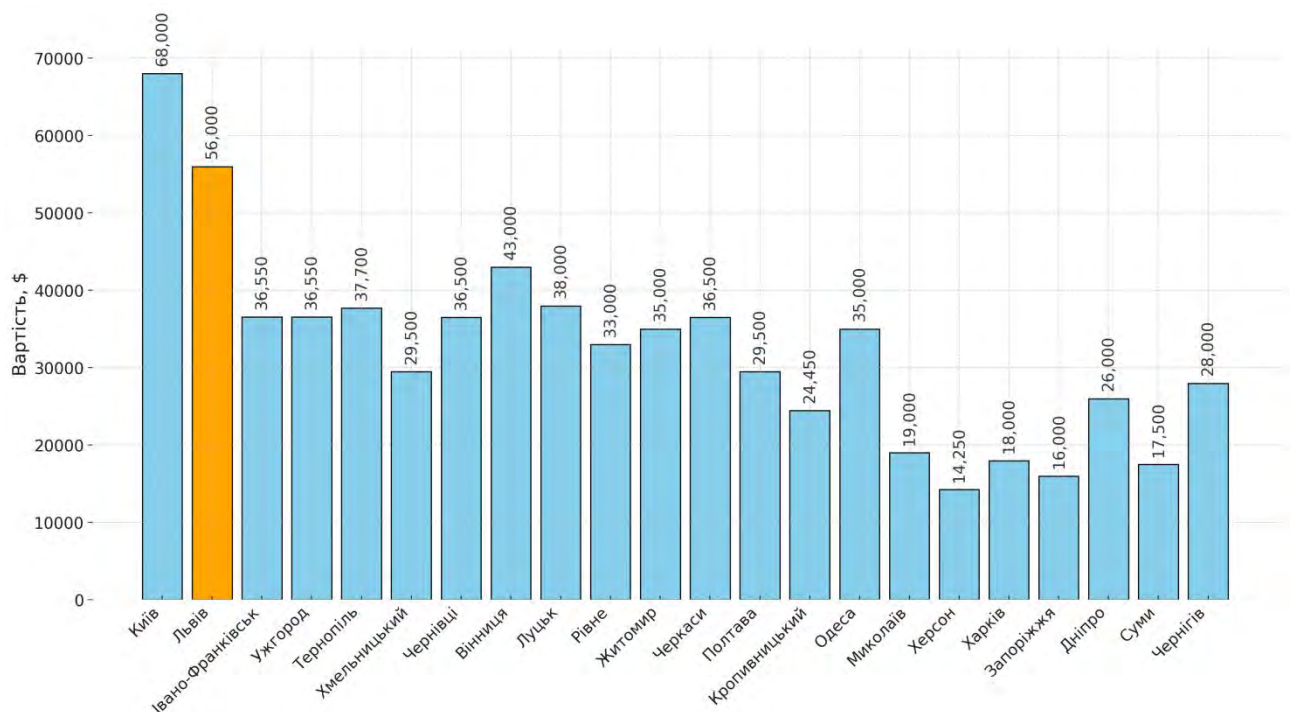


Рис. 4.7. Вартість придбання 1-кімнатної квартири у 2024 році

Джерело: дані агентств нерухомості⁶¹

Набуття житла за власні кошти є складним завданням, зважаючи на значну нерівномірність доходів населення. За даними офіційної статистики, у 2022 р. середня заробітна плата в містах України становила 11998 грн (приблизно 440 дол. США), проте показник середньодушових еквівалентних

⁶¹ Як змінився ринок нерухомості за 2024 рік. URL: <https://blagodeveloper.com/news/yak-zminyvsyagynok-neruhomosti-za-2024-rik/>

грошових доходів свідчить про суттєве соціальне розшарування: 82 % населення отримує від 3000 до 6000 грн на місяць, тоді як лише 18 % мають дохід понад 6000 грн ⁶².

У світовій практиці саме іпотечне кредитування стало одним із ключових механізмів вирішення житлової проблеми. Зокрема, у країнах Заходу низьковідсоткове і доступне іпотечне кредитування дало змогу значній частині населення отримати житло у власність. В Україні умови іпотечного кредитування є соціально недоступними для більшості громадян з огляду на високі процентні ставки (20–27 %), необхідність значного першого внеску та обмежені терміни надання кредитів (до 20 років). Розрахунки свідчать, що отримання кредиту у розмірі 2 млн грн під 10 % річних на 20 років доступне лише для сімей із сукупним місячним доходом понад 40 тис. грн та за наявності у них власних заощаджень. Частка орендного житла у більшості країн Європейського Союзу становить від 20 до 70 % загального житлового фонду (UN-Habitat, 2020), тоді як в Україні цей показник не перевищує 10 %. В українських містах частка орендованого житла у 7–8 разів нижча, ніж у таких європейських мегаполісах, як Берлін чи Відень, де оренда виступає домінуючою моделлю житлового забезпечення населення (рис. 4.8) ⁶³.

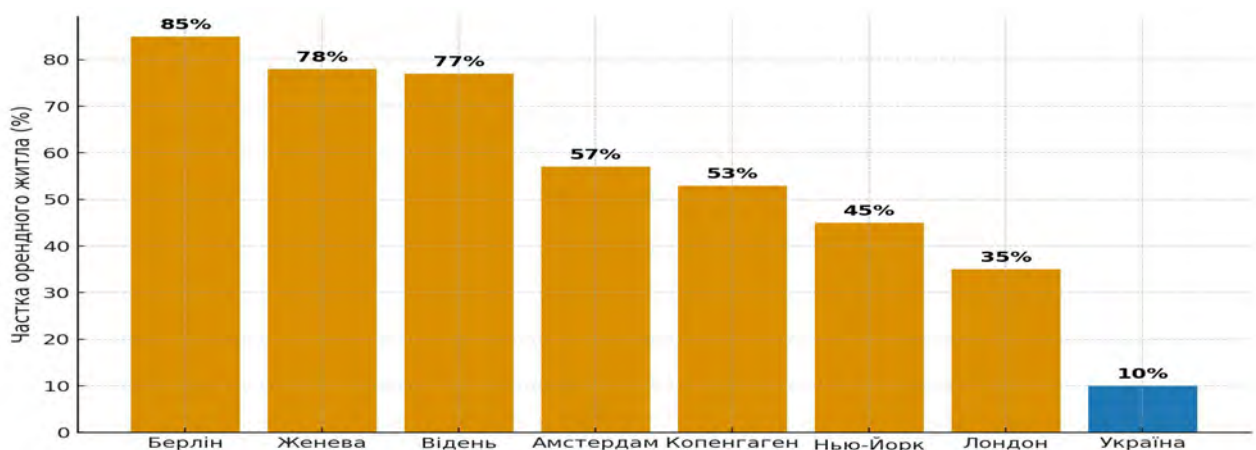


Рис. 4.8. Частка орендного житла у структурі житлового фонду в містах світу

Джерело: OECD Affordable Housing Database. URL: <https://www.oecd.org/en/data/datasets>

⁶² Статистичний щорічник України за 2019 рік. Державна служба статистики України. URL: <http://>

⁶³ Чинники та наслідки ексклюзивності регулювання соціально-економічного розвитку регіону: науково-аналітична доповідь / [наук. ред. д.е.н., проф. С.Л. Шульц]; ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього НАН України». Львів, 2021. 154 с. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»). <https://ird.gov.ua/irdp/p20210036.pdf>

Рівень орендної плати часто співвідноситься із середнім рівнем заробітної плати по регіону, що суттєво обмежує доступність оренди для широких верств населення. Основними соціальними групами, які користуються орендним житлом на комерційних умовах, є молоді сім'ї без власного житла, студенти та трудові мігранти, зосереджені переважно у великих містах.

Соціальна ефективність державних програм із забезпечення житлом окремих категорій населення, затверджених урядом в різний час, є низькою, оскільки вони орієнтовані на категорію сімей, місячний дохід яких перевищує середні показники по країні. Програма молодіжного кредитування була найбільш лояльною щодо кредитування, проте зменшилися темпи її фінансування. Така політика не відповідає практиці розвинених країн світу, де уряди проводять активну політику регулювання житлового ринку. Для порівняння зазначимо, що для країн Західної Європи (а також США і Канади) нормальною є ситуація, коли вартість житла дорівнює дво- або трирічному сукупному валовому доходу сім'ї. Якщо сім'я орендує житло або виплачує за нього іпотечний кредит, вважають, що щомісячні витрати на такі цілі не повинні перевищувати 20–30 % щомісячного доходу. В українських містах ринок житла орієнтований на ту частину населення, яка власними силами здатна вирішити свої житлові потреби. Для решти категорій громадян житло залишається недоступним. Проте кожне місто має свої особливості. Наприклад, з початком військової агресії на сході України (у 2014 р.) значна частина заможних людей розглядала «безпечні» регіони й міста як привабливі для інвестування в будівництво та придбання нерухомості. Зокрема, Львів як найбільше місто на теренах західних областей України має свої переваги, які пов'язані з умовами розміщення в системі розселення й основних транспортних комунікацій, що є важливими стосовно перспектив розвитку його житлового будівництва. В останні десятиліття, а особливо після проведення у Львові Євро-2012, розвинулись функції, що підвищують цей індекс. Зокрема, розбудований міжнародний аеропорт, закладено й успішно функціонують 18 консульств різних країн, зросла туристична атрактивність міста. Специфіку міста визначає і близькість до кордону, і високий потенціал Львівської області в розвитку

санаторно-курортних і рекреаційних послуг. Лише упродовж 2014–2016 років до Львова мігрувало 20 тис. мешканців з Криму та Донбасу, з яких лише 3 тис. осіб мали фінансові можливості вирішити житлову проблему для своїх сімей (Габрель, Лисяк, 2016). У 2022 році Львів і Львівська область, зважаючи на відносну безпеку, виконують основні функції тилу: забезпечення прихистку для внутрішньо переміщених осіб з інших частин України. Це зумовило суттєве зростання вартості нерухомості в місті.

В Європі людина без житла приречена на життя і діяльність на найнижчих щаблях суспільної системи; така людина стає потенційно небезпечною для інших, порушує засади права, визначені державою, знижує загальний рівень ефективності держави. Держави ж, усвідомлюючи такі загрози, творять різноманітні програми вирішення житлової проблеми. Основними формами державної допомоги є такі: субсидії в інженерне оснащення території під житлову забудову; виділення позик з низькими процентними ставками та дотацій як для нового будівництва, так і для покращення умов проживання; організація кредитних інституцій, які можуть мобілізувати приватні збереження; доплати за послуги родинам з низькими доходами. Проте потреби мешканців завжди перевищують економічні можливості, які можна на них виділити, тому країни з економічними труднощами орієнтуються на активізацію всіх можливих ресурсів та схилення людей до спорудження будинків власними силами, що в багатьох випадках зумовлює урбаністичні конфлікти.

Комфортність і якість життя мешканця міста

Комфортність проживання та підвищення якості життя мешканців мають стати основним критерієм оцінки діяльності органів місцевого самоврядування. Водночас, незважаючи на очевидну важливість такого підходу, його практична реалізація зумовлює певні труднощі, оскільки поняття «комфортність» є багатозначним і недостатньо чітко визначеним. У містобудуванні склалися і затверджені нормативні вимоги до використання міських територій, їхнє дотримання – важливий критерій оцінки стану земель. Викладені вони в ДБН, СНіП, ВСН, різноманітних постійних і тимчасових нормах і правилах

планування та забудови окремих міст. Комфортності життєдіяльності досягають завдяки якісному поліпшенню санітарно-гігієнічних, мікрокліматичних та естетичних параметрів середовища, а також удосконаленню функціонально-просторової структури й архітектурно-містобудівних об'єктів. Вона визначає взаємозв'язок між об'єктивними та суб'єктивними складовими життя. З одного боку, це психологічні аспекти – задоволення від життя у спільноті, можливість користування суспільними благами, організація дозвілля. З іншого, – просторове впорядкування, яке охоплює сферу послуг, транспорт, інформатизацію, технологічний розвиток, стан зелених територій, збереження історичної спадщини, якість громадських просторів, культурні цінності, атракційність і естетику міського середовища.

Відносини між цими характеристиками різняться – один і той самий матеріальний стан для однієї людини може викликати задоволення, а для іншої бути незадовільним. Для хворої людини найважливішим показником якості життя є стан її власного здоров'я. Для людей з різним рівнем культури неоднакове значення має стан природного та культурного середовищ.

Отже, якість життя людини слід сприймати з позицій власної перспективи, суб'єктивності оцінки ситуації, а почуття комфорту – дискомфорту залежить від структури потреб, індивідуальної системи цінностей та розуміння сенсу життя.

Доступність послуг систем соціального обслуговування – перший показник комфортності міст. Аналіз стану забезпечення послугами та умов життєдіяльності населення на прикладі м. Львова виявив (рис. 4.9), що існуюча система обслуговування характеризується контрастними диспропорціями. Зокрема, показники об'єктів торгівлі та громадського харчування значно перевищують потребу згідно із ДБН 360-92** всіх інших, особливо охорони здоров'я, культури і спорту, на рівні 40–60 % нормативного забезпечення.

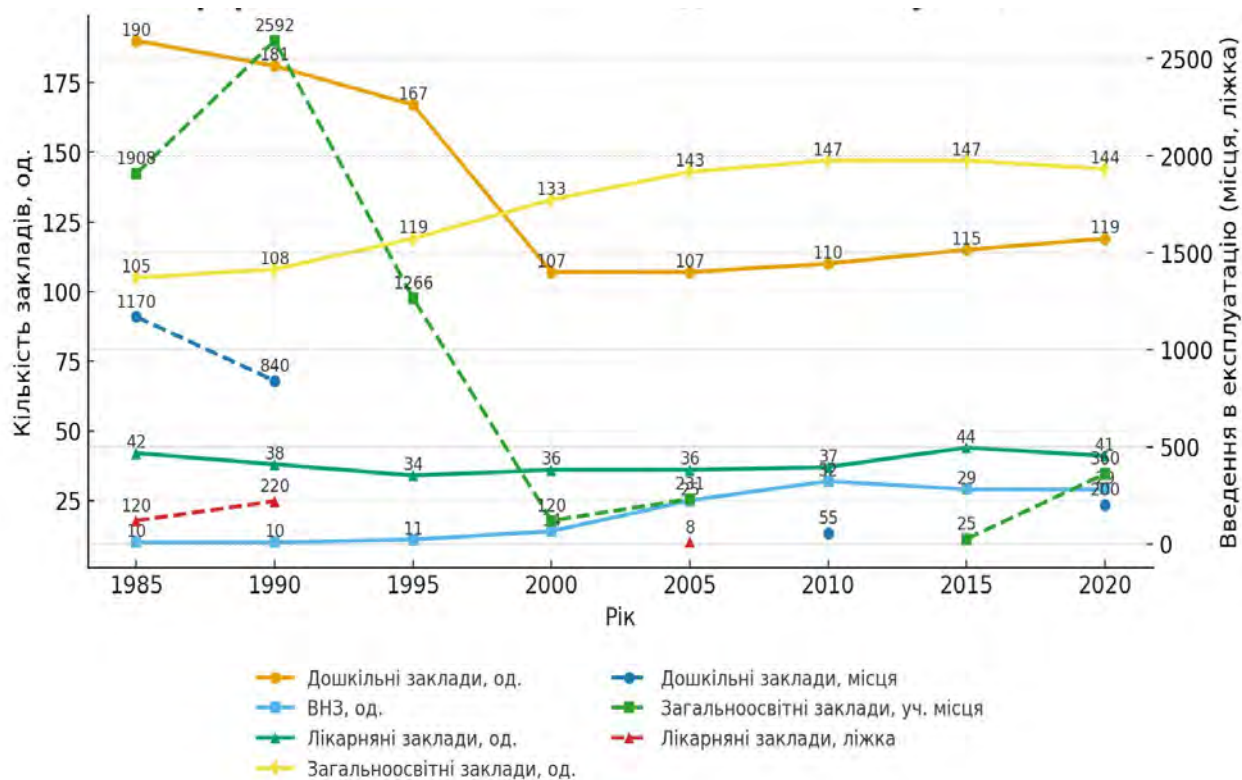


Рис. 4.9. Динаміка розвитку соціальної сфери Львова 1980–2020 років

Джерело: Статистичні щорічники м.Львова за 1990, 1995, 2011, 2019 роки

Громадський простір є елементом підвищення комфортності міського середовища та середовищем реалізації соціальних комунікацій. Його розглядають як відкритий і доступний для всіх сегмент міського простору, куди людина може потрапити вільно, без додаткових фінансових витрат. Громадські простори формують основу якості життя в місті. Вони насичують середовище інфраструктурними елементами, створюють умови для інтеграції різних соціальних груп і протидіють процесам соціально-майнової сегрегації (*Mehaffy et al., 2010*). Крім того, їхнє функціонування прямо впливає на рівень громадської безпеки, соціальну згуртованість та ринкову вартість нерухомості (*UN-Habitat, 2015; Mehta, 2014; Габрель, 2013; Gehl, 2011*).

Якість міського простору значною мірою залежить від характеру суспільних комунікацій різних соціальних груп, що визначаються віком, освітою, фахом, політичними орієнтирами, духовними цінностями та матеріальним статусом. Кожна суспільна група має власні потреби щодо організації простору (рис. 4.10).



ЦЕНТР МІСТА

- є епіцентром проведення загальноміських свят та фестивалів, зокрема місцем організації традиційного «Різдвяного ярмарку»;
- виступає простором громадських зібрань, де відбуваються акції на підтримку суспільно важливих ініціатив, висловлення позиції щодо політичних подій, спільні молебні, читання поезії та виконання народних пісень;
- характеризується високою концентрацією об'єктів культурної спадщини ЮНЕСКО, музеїв, театрів, закладів торгівлі та громадського харчування. Центр формує унікальне культурне середовище, є символом міської ідентичності, простором соціальної взаємодії, рекреації та ключовим осередком туристичного інтересу.



ПАРКИ

- основне місце відпочинку та розваг сімей з дітьми (єдина у Львові зона атракціонів розташована саме в парку);
- місця проведення фестивалів, концертів та різних видів активностей;
- простір для тематичних фестивалів у періоди державних і релігійних свят, проведення майстер-класів і спільних подій, що створюють атмосферу єднання громади;
- зона щоденного відпочинку мешканців та гостей міста, що поєднує природу, соціальну взаємодію та культурні практики.



НОВІ ЦЕНТРИ ТОРГІВЛІ, РОЗВАГ І ПОСЛУГ

- розташовані переважно на в'їздах до міста; активне їх будівництво розпочалося після 2000 року;
- поєднують торгівлю, розважальну та сервісну інфраструктуру (магазини, банки, поштові послуги), надаючи додаткові можливості для дозвілля;
- виступають точками локалізації нових стилів життя, формують зручне й безпечне середовище для відпочинку та проведення часу;
- доповнюють традиційні центри міської активності, сприяючи децентралізації соціальних потоків.



РИНКИ

- місця продажу сільськогосподарської продукції, де суспільні комунікації є найбільш інтенсивними, а взаємодії набувають мікросоціального характеру;
- спеціалізовані ринки для продажу картин, художніх виробів, сувенірів, антикваріату, книжок тощо — популярні локації як для мешканців, так і для туристів;
- виступають елементами локальної економіки та соціальної інфраструктури, забезпечуючи сталу взаємодію між продавцями, покупцями та локальними виробниками.



ПРИБУДИНКОВІ ТЕРИТОРІЇ

- набувають особливого значення у зв'язку з чинними законодавчими вимогами щодо об'єднання співвласників багатоквартирних будинків;
- слугують місцем щоденного відпочинку, комунікації та взаємодії мешканців;
- є простором вирішення локальних проблем утримання та управління будинками, формують найближче соціальне середовище мешканців та стають основою розвитку сусідських спільнот і локальних ініціатив.

Рис. 4.10. Локалізація соціальних комунікацій у просторі міста Львова

Джерело: згруповано автором

Зокрема, батьки з малими дітьми надають перевагу безпечним місцям з ігровими майданчиками, розташованими поряд із житлом. Люди середнього віку потребують просторів для відпочинку та спілкування, які б забезпечували умови не лише для релаксації, а й для проведення пікніків, мініконцертів та

інших колективних заходів. Старше покоління має інші запити до середовища, які зумовлені потребою у спокої, доступності та комфорті. Особливу роль у використанні міського простору відіграє студентська молодь, яка зазвичай позитивно оцінює можливості для комунікацій як у локальних просторах проживання (наприклад, студентських містечках), так і в масштабах усього міста.

Зібрані емпіричні дані на прикладі м. Львова дали змогу визначити загальні впливи суспільно-комунікаційних характеристик на диференціацію простору (об'єктивні та суб'єктивні оцінки), а також на архітектурно-ландшафтну організацію окремих фрагментів простору міста (*Габрель, Лисяк, 2013*).

Кожен із видів громадського простору має свої особливості й специфіку проблемних ситуацій. Проте виділяють спільні причини конфліктів і невідповідностей, а саме: не досягнуто рівня функціональної достатності (ділової, побутової, культурної); простежується тенденція «привласнення» громадського простору (на правовій чи безправовій основах), погіршення архітектурних характеристик і «моральне старіння» простору житлових районів, потреба їх гуманізації. Також простежується перенасичення громадських просторів візуальною інформацією комерційного змісту, захоплення просторів автомобілями та перетворення їх у місця паркування. Менш привабливі з погляду девелопменту простори на периферії міста часто потрапляють під дію нерегульованої комерціалізації. Порушення умов доступності до громадських просторів міста виникають унаслідок функціональних змін, реструктуризації землекористування, порушення режимів забудови в містах. Простежуються водночас і позитивні зміни: зростає роль громадського простору, покращується благоустрій та дизайн окремих фрагментів середовища, його «атракційність» (розбудова великої кількості закладів торгівлі та громадського харчування).

Характерне привернення уваги до міського центру як громадського простору для проведення часу і спілкувань мешканців (зростанням вимог комфортності, автентичності, естетичності). Зникають традиційні громадські простори (кожен творить власну частину міста), а також виникають нові форми громадської активності в містах та мультимодальність міського громадського

простору (майдани). Вищенаведене підтверджує роль громадських просторів як ключового ресурсу урбаністичних трансформацій, а його розвиток визначає напрямки відновлення та модернізації міста, а також формує підґрунтя для реалізації концепцій сталого та інклюзивного міського розвитку. Якість громадського простору є один із провідних чинників формування міського середовища, її визначають як важливий актив урбанізованої системи. Якість громадського простору безпосередньо впливає на розвиток урбанізованих систем. Інвестиції у громадські простори забезпечують поліпшення здоров'я і підвищення рівня добробуту населення, сприяють зменшенню негативних наслідків зміни клімату, формуванню екологічно сталих моделей мобільності (пішохідного та велосипедного руху), підвищенню рівня громадської безпеки та зниженню відчуття соціальної тривожності. Громадські простори є важливим чинником покращення житлових районів, зростання вартості нерухомості, підвищення туристичної привабливості міста, стимулювання розвитку роздрібної торгівлі. Вони є простором взаємодії та перетину різноманітних соціальних інтересів, що зумовлює необхідність їх ідентифікації, ранжування та проведення комплексного аналізу.

Особливу роль у структурі громадських просторів відіграють вузлові точки (площі), які виконують багатофункціональні завдання: слугують осередками суспільних комунікацій, сприяють формуванню позитивної ідентичності міста та покращують просторову орієнтацію. Формування органічної моделі громадського простору передбачає визначення оптимального співвідношення між приватним, груповим і суспільним використанням відкритих територій. Удосконалення містобудівної документації має зосереджуватися на питаннях реформування та розвитку громадських просторів як стратегічного напрямку забезпечення сталого міського розвитку (Габрель, 2016, 2022, 2024).

Отже, підсумовуючи аналіз чинних стратегій розвитку на прикладі м. Львова та беручи до уваги нові реалії сьогодення, можна констатувати наявність значних розбіжностей між задекларованими у стратегічних документах пріоритетами та реальною просторово-соціальною ситуацією. Виявлені невідповідності зумовлені специфікою соціально-економічного та

просторового розвитку міста. Серед тринадцяти стратегічних документів, ухвалених Львівською міською радою у 2022–2024 роках, відсутні цілісні пропозиції та рішення, спрямовані на системне покращення соціально-економічної ситуації як у самому місті, так і в його оточенні.

4.2. Аналіз реалізації пріоритетів просторового розвитку урбанізованих систем

Пріоритети просторового розвитку урбанізованих систем закладено в містобудівній документації, яка відповідно до чинного законодавства формується на трьох рівнях:

- перший – Генеральна схема планування території України, що визначає основні принципи формування планувального каркасу території України, розвитку систем розселення, соціального обслуговування, інженерно-транспортної інфраструктури та національної екологічної мережі, територій, які потребують державної підтримки;

- другий – схема планування територій окремих адміністративно-територіальних одиниць (область, адмінрайон або їхня частина), де коригуються та конкретизуються результати попереднього етапу;

- третій – генеральні плани населених пунктів, що спрямовані на дотримання раціональної планувальної організації території, взаємно погоджене розміщення виробничих комплексів, житлових районів, громадських центрів, зон масового відпочинку та інших об'єктів.

Положення, закладені у вищенаведених документах, визначають рамкові умови просторової організації, встановлюючи вимоги та обмеження щодо використання територій. Зосередимо увагу на конкретизації окремих проєктних пропозицій, закладених у містобудівній документації, та порівнянні їх з реальними процесами в місті.

Транспортна інфраструктура

У місті Львові рівень автомобілізації зріс від 88,6 тис. автомобілів у 1990 р. до приблизно 300 автомобілів на 1000 жителів станом на 2019 р. Обсяги

навантаження на місто, яке створюють потоки транзитного транспорту, в середньому становлять 348 тис. та коливаються від 181,8 тис. у вихідні дні до 413,8 тис. у будні дні ⁶⁴. За даними мобільних операторів, офіційно наданими управлінню інформаційних технологій департаменту розвитку Львівської міської ради у 2019 р., щодня близько 150 тис. мешканців навколишніх населених пунктів приїжджали до Львова і поверталися назад.

Складний рельєф Львова також впливає на вибір маршрутів, швидкість пересування та безпеку руху, створюючи додаткові просторові обмеження для розвитку мобільності. У поєднанні з високим рівнем автомобілізації міста це формує стійкі транспортні затори та знижує ефективність усієї системи мобільності. Водночас автомобільний транспорт зберігає домінування у структурі пасажирських перевезень міста, оскільки сприймається населенням як найбільш комфортний, гнучкий і швидкий спосіб пересування, навіть незважаючи на тенденцію зростання вартості його використання (рис. 4.11).

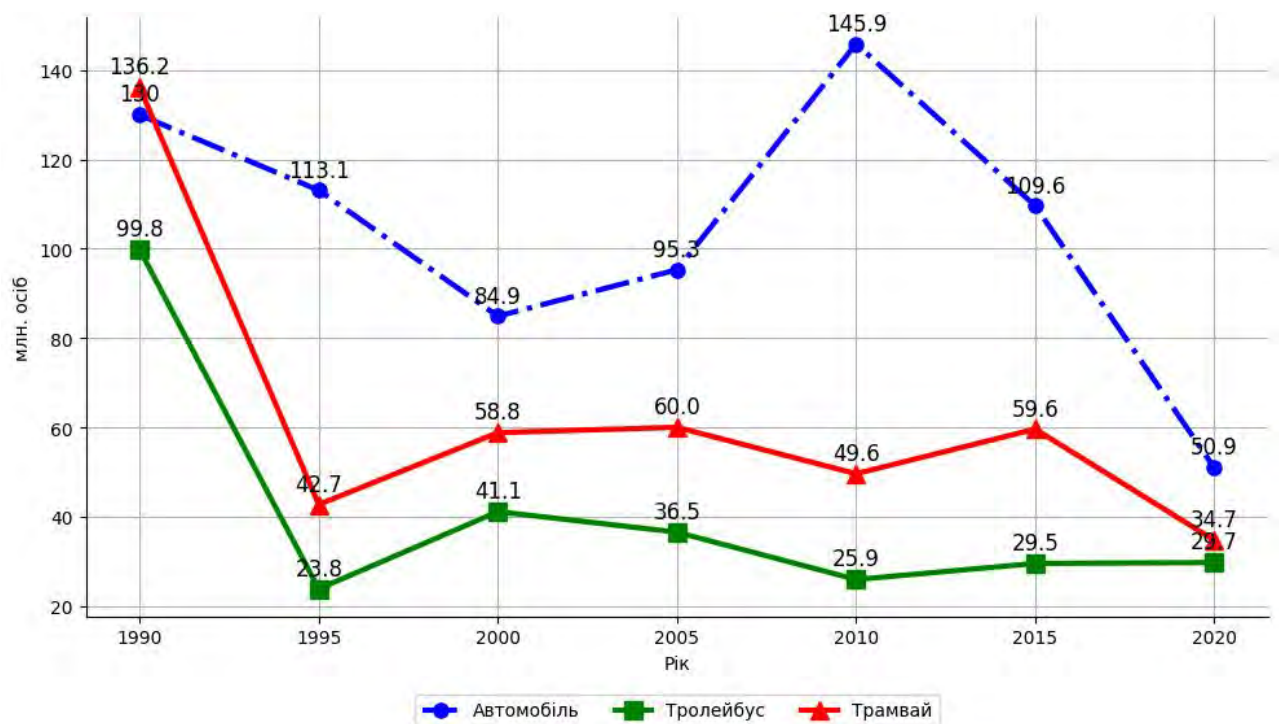


Рис. 4.11. Перевезення пасажирів за видами транспорту у 1990–2020 роках у м. Львові

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

⁶⁴ <https://dashboard.city-adm.lviv.ua/velykyy-lviv-i-navit-shche-bilshe>

Територіальна структура міста сформована за радіально-кільцевим принципом, що визначає конфігурацію вулично-транспортної мережі. Така модель зумовлює концентрацію транспортних потоків у центральній частині міста, оскільки більшість найкоротших маршрутів між житловими масивами проходять через історичний центр. Унаслідок цього інтенсивність руху на магістральних вулицях перевищує 20 тис. автомобілів на добу, а коефіцієнт завантаженості сягає 1,0 відповідно до нормативного значення 0,65. Це свідчить про системне перевантаження транспортної інфраструктури міста.

Висока щільність забудови та її історична цінність унеможливають масштабну реконструкцію центральних вулиць із розширенням проїзних частин, що є необхідним для пропуску зростаючих транспортних потоків. Водночас перехід на систему одностороннього руху та здійснення локальних змін у мережі вулиць (реалізованих останніми роками) сприяли не лише оптимізації транспортного руху, а й покращенню просторово-естетичних характеристик центральної частини міста.

Отже, простежується невідповідність між темпами розвитку транспортної інфраструктури та рівнем автомобілізації населення, що створює значні виклики для міського просторового розвитку.

Ситуація із завантаженістю вулично-транспортної мережі ускладнюється дефіцитом паркомісць, який зростає пропорційно до щільності забудови та посилюється браком вільних земельних ділянок. Місцями паркування на час розробки генплану було забезпечено приблизно 55 % автомобілів за наявності 42 тис. машиномісць. Потреба в нових місцях паркування на розрахунковий термін визначалася у 155 тис. У Львові налічується 7899 паркомісць (загального користування, службових та стоянок таксі). Якщо враховувати лише мешканців міста (без маятникової міграції) та середній рівень автомобілізації в Україні станом на 2021 р. (300 автомобілів на 1000 жителів), то кількість автотransпортних засобів у Львові становить щонайменше 150 тис. одиниць. За умови заселення новобудов дефіцит паркомісць неминуче зростатиме, що зумовлено численними порушеннями нормативів облаштування автостоянок у житлових комплексах (рис. 4.12).

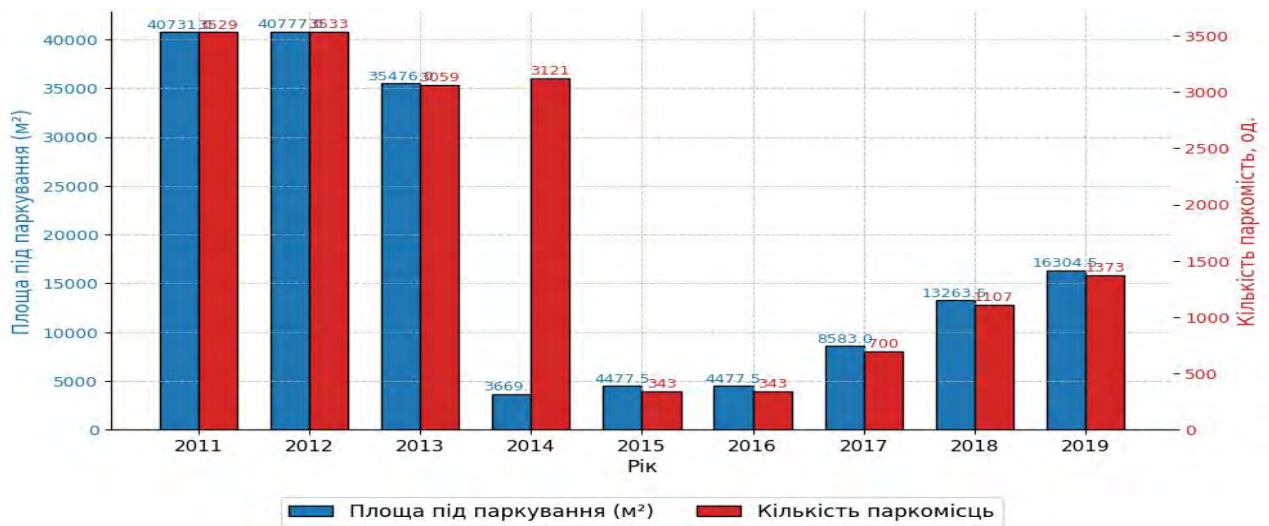


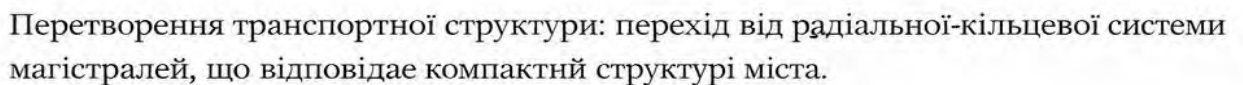
Рис. 4.12. Динаміка зміни кількості паркомісць та площі під паркування на спеціально відведених комунальних майданчиках м. Львова

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

Транспортні затори – це втрати часу, зумовлені простоюванням у транспортних потоках; перевитрати пального, додаткові викиди парникових газів (*TomTom Traffic Index*, 2024). Постійне перебування у перевантажених транспортних умовах підвищує рівень стресових навантажень, сприяє фізичному та психоемоційному виснаженню населення (*WHO*, 2023)⁶⁵. Окрім цього, тривалі затори сприяють деградації зелених насаджень через підвищену концентрацію забруднювальних речовин та перевищення шумових і температурних показників. Це призводить до зниження здатності екосистем поглинати вуглець, до посилення ефекту «теплових островів» і загального погіршення екологічної стійкості урбанізованих систем.

У генеральному плані Львова професійно опрацьовано питання розвитку транспортної інфраструктури, зокрема, можливість будівництва нових автомобільних доріг, розширення наявних (інколи внаслідок знесення уже існуючої забудови вулиць), побудови багаторівневих розв'язок, будівництва середнього транспортного кільця, хорди з кількома тунелями, завершення будівництва об'їзної автодороги, а також розвитку мережі громадського транспорту, зокрема електротранспорту та будівництва трьох гілок метро (рис. 4.13).

⁶⁵ World Health Organization (WHO). (2023). *Urban Air Pollution and Health: Global Assessment Report*. WHO Regional Office for Europe. URL: <https://www.who.int/publications>



- будівництво хордової магістралі, придатної перехоплення потоків північ-південь (закладена в діючу територію);

- організація односторонковних руху ні магістралях вулиц із заборорою зупики та стоян.

- будівництво багатоповерхових гаражів у районах нової забудови;

Розвиток громадського транспорту: збереження та модернізація трамвайної, тролейбусної та автобусної мережі з продовженням маршрутів у нові житлові райони.

- будівництво північної об'їздної дороги Краківець—Львів з північним обходом;

- модернізація кільцевої дороги до I технічної категорії.

Джерело: Генеральний план м. Львова

Розвиток транспортної інфраструктури потребує значних фінансових ресурсів і тривалого періоду реалізації, що ускладнює виконання положень Генерального плану міста. Часткове вирішення проблеми оновлення рухомого складу здійснюється із залученням кредитних механізмів, зокрема, за підтримки Європейського інвестиційного банку (ЄІБ) (*Invest in Lviv, 2024*). Незважаючи на окремі досягнення, розвиток електротранспорту характеризується повільними темпами: протяжність трамвайних і тролейбусних ліній зростає незначно, а модернізація колій здійснюється епізодично та в обмежених масштабах (рис. 4.14, 4.15).

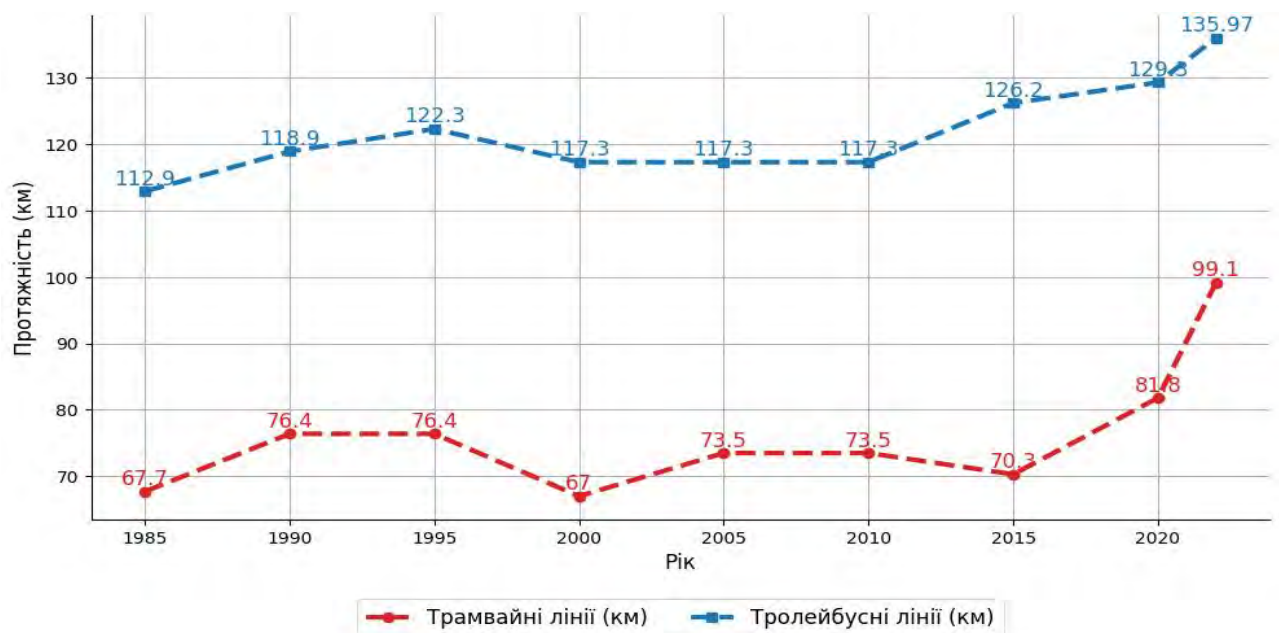


Рис. 4.14. Динаміка протяжності ліній електричного транспорту Львова за 1985–2020 роки

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

Останнім часом декларуються ідеї щодо розвитку «сталості мобільності» (розвиток велосипедного руху, створення безтранспортних зон в історичній частині міста, зниження автомобільного руху загалом). Обрано підхід створювати «місто коротких відстаней» (15-minute city), який передбачає організацію міського простору так, щоб основні потреби жителів могли бути задоволені в межах пішохідної чи велосипедної доступності».

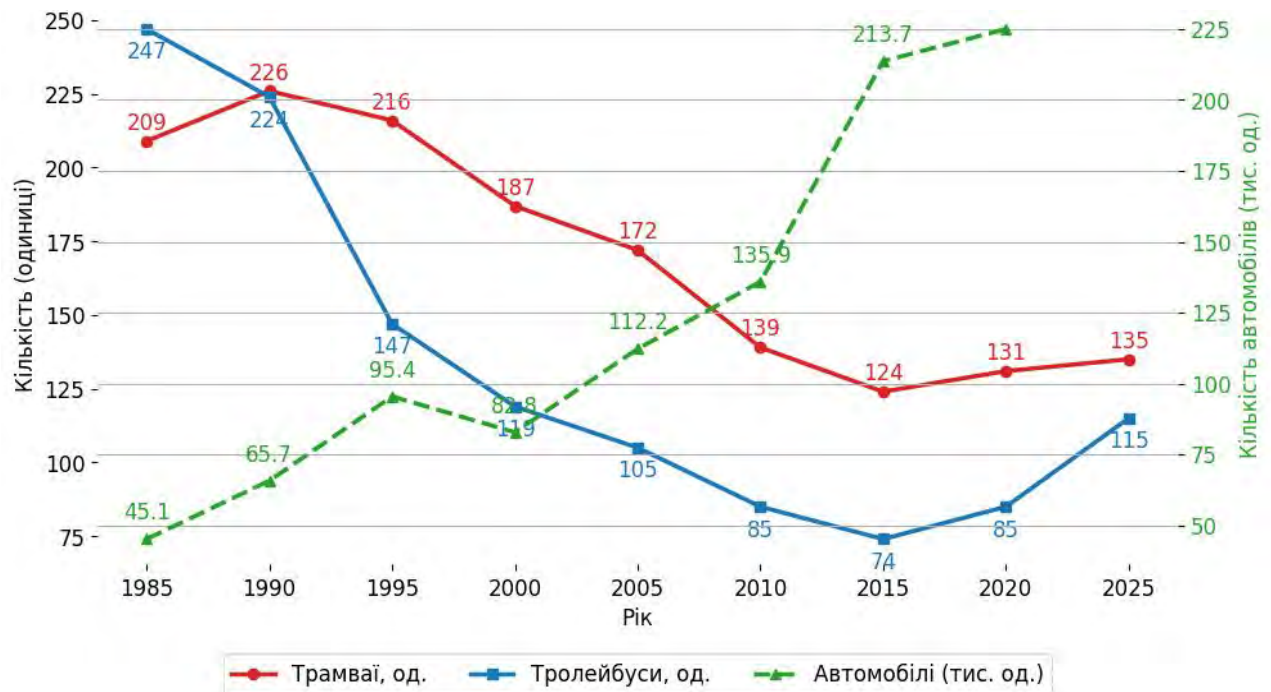


Рис. 4.15. Динаміка кількості рухомого складу громадського транспорту м. Львова

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

Відповідно, розбудову розгалуженої вулично-дорожньої мережі часто вважають другорядною. Однак у складному міському середовищі з наявними спеціалізованими кластерами економічної, соціальної, освітньої та дозвільної діяльності реалізація такої моделі є проблематичною.

Зростаючий рівень автомобілізації за умов просторових обмежень потребує ефективного управління транспортними потоками та раціонального підвищення пропускної спроможності доріг. Нові дороги та розв'язки необхідні не лише для оптимізації мобільності, але й для покращення екологічної ситуації, підвищення рівня безпеки та поліпшення комфорту мешканців. Незважаючи на певне зростання популярності громадського транспорту, чинники часу, зручності та індивідуальної свободи переміщення є вирішальними під час вибору автомобіля. Тому баланс між розвитком громадського і приватного транспорту є стратегічним викликом сучасних міст. Окрім цього, у великих містах підвищення зв'язаності передбачає розвиток мультимодальної транспортної системи, яка забезпечує скоординоване використання двох або

більше видів транспорту: автомобілів, громадського транспорту, залізничного транспорту, безмоторного транспорту. Така система створює велику кількість маршрутних варіантів і скорочує час щоденних пересувань мешканців.

Особливу увагу ця проблема має у компактних міських системах, таких як Львів. Компактність є водночас перевагою (щільність забудови, короткі відстані) і обмеженням, адже вона зменшує просторові резерви для модернізації транспортної інфраструктури. Значну частину вільних територій активно забудовують під житлові та комерційні функції, що ускладнює перспективи розширення транспортної мережі. Це висуває вимогу резервування територій під транспортні функції, щоб уникнути подальших конфліктів між транспортними, житловими та громадськими потребами. Навіть у разі більшої локальної ефективності постає потреба розвантажити центральні частини міст від зростаючого рівня автомобілів.

Незважаючи на екологічні переваги, використання велотранспорту є обмеженим через коротку доцільну відстань пересування та залежність від погодних умов, що знижує його практичність у холодний або дощовий період. Відсутність досвіду у сфері проєктування велоінфраструктури та збереження традиційного пріоритету автомобільного руху зумовило низку проблем: конфлікти з пішохідним рухом, недостатній рівень безпеки, а також низьку зручність для щоденної експлуатації велосипедів. Додатковим негативним наслідком стала фрагментація веломережі, що обмежує її функціональність як повноцінного елемента міської транспортної системи. Варто зазначити, що більшість об'єктів велоінфраструктури реалізовувалися як складова частина реконструкцій вулиць чи окремих інфраструктурних проєктів, а не як елемент цілісної мережі. Досвід європейських міст щодо формування сталої мобільності свідчить, що для того, щоб велотранспорт розглядати не як додатковий, а як рівноправний вид транспорту, його розвиток потребує комплексного планування на рівні міських транспортних стратегій, інтеграції з

громадським транспортом та забезпечення безперервності маршрутів, що створює умови для реальної зміни транспортної поведінки населення^{66, 67, 68}.

Приклади світової практики демонструють, що поєднання економічних, технічних інструментів та просторового планування здатне ефективно регулювати мобільність, скорочувати залежність від приватних автомобілів та покращувати якість міського середовища. Застосування економічних механізмів регулювання транспортної сфери у містах підтверджує їхню ефективність, проте не є універсально визначальним. Основними параметрами, щодо яких здійснюється економічне регулювання, є інтенсивність транспортного руху (кількість транспортних засобів на смугу в годину), вартість поїздки та витрати часу. Для скорочення витрат часу використовують такі технічні прийоми як збільшення пропускної спроможності доріг, оптимізація організації руху та розбудова транспортних розв'язок. Є практика введення податків на інтенсивність руху (розрахований на вартість транспортного засобу, час або маршрут поїздки), акцизи на паливо, субсидії громадському транспорту, а також плата за паркування. Для прикладу у Лондоні введення плати за в'їзд до центру міста в години пік у денний час призвело до помітного зменшення автомобільного трафіку та покращення якості міського повітря⁶⁹. У Парижі з 2014 року реалізується стратегія пішохідизації: обмежено рух на основних вулицях та створено пішохідні зони, що сприяло зменшенню автомобільного трафіку на 45 % порівняно з 1990 роком. У Мілані електричні, гібридні та біопаливні автомобілі звільнено від плати за в'їзд у зону обмеженого руху, що стимулює використання

⁶⁶ Львівська міська рада. (2020). *План сталої мобільності міста Львова (SUMP)*. Lviv: Львівська міська рада. URL: <https://mobilitylviv.com/sump-lviv-ukr-file>

⁶⁷ Transformative Urban Mobility Initiative (TUMI). (2021). *Lviv Case Study: Sustainable Urban Mobility Plan*. URL: https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2023/03/Lviv-Case-Study_12-21-ITDP-TUMI-O1G2n1.pdf

⁶⁸ MobiliseYourCity. (2020). *Sustainable Urban Mobility Plan of Lviv (Digital Version)*. URL: https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2020-10/Sustainable%20Urban%20Mobility%20Plan%20of%20Lviv_digital-compressed.pdf

⁶⁹ Transport for London. (2023). *Congestion charge and traffic management in London*. London: Transport for London. URL: <https://tfl.gov.uk>

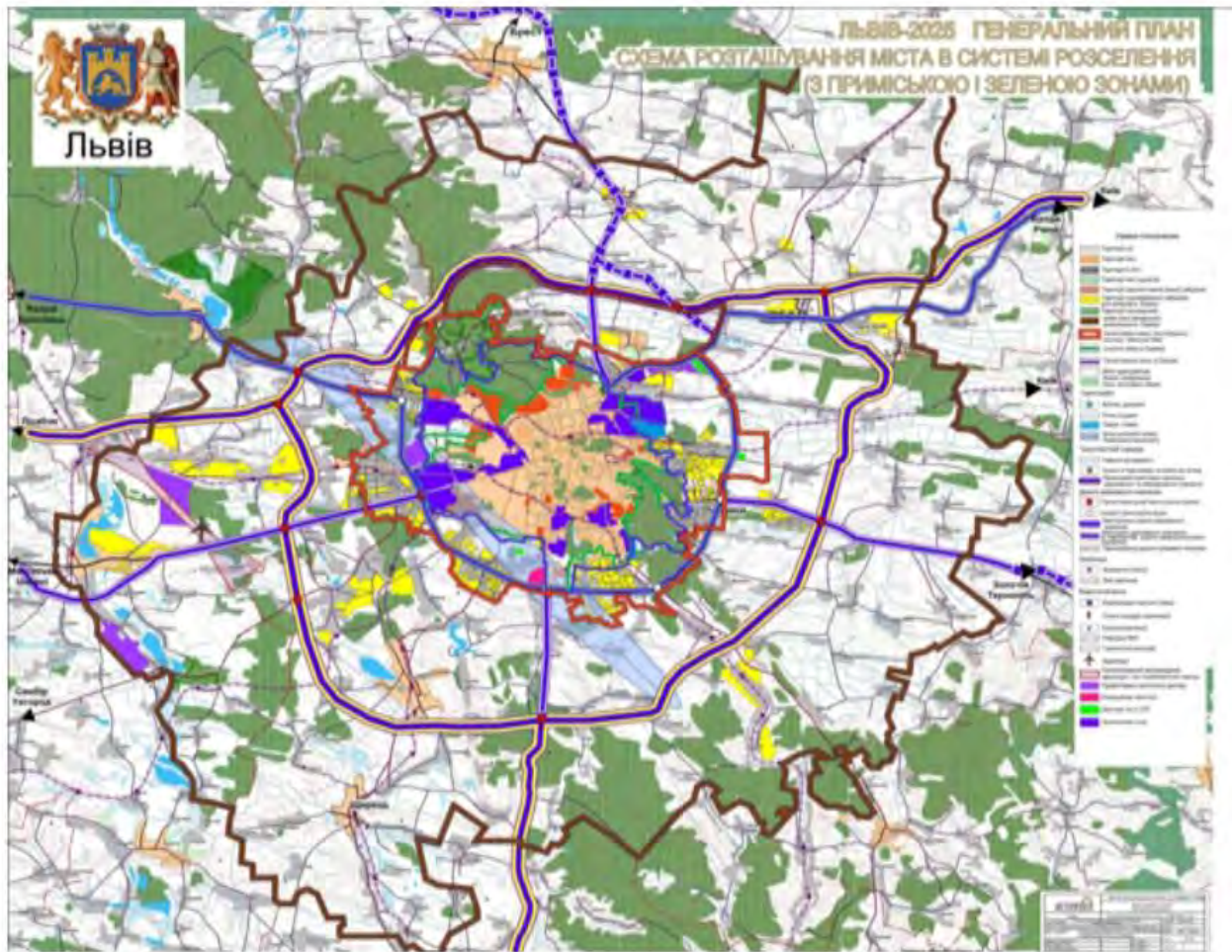
екологічного транспорту⁷⁰. В Україні мешканці міст надають перевагу автомобілю навіть незважаючи на подорожчання цін на паливе. Однак зростає інтерес до електромобілів, які дають змогу зменшити витрати на паливе та скоротити викиди шкідливих речовин, проте їхнє поширення потребує розбудови мережі зарядних станцій і державних стимулів.

Урбанізаційні процеси та відносини міста з оточенням

Львів є центром обласної, міжобласної та міжрайонної систем розселення, а також ядром моноцентричної Львівської міської агломерації та складовим елементом біполярного транскордонного регіону на осі Львів – Жешув. У межах перелічених систем Львів формує численні міжселенні, міжрегіональні та міжнародні соціально-еколого-економічні зв'язки, які є вагомим чинником просторового розвитку прилеглих територій. Зона приміського розселення Львова є найбільш урбанізованою частиною агломераційного ядра, що характеризується високою щільністю соціально-економічних і функціонально-планувальних зв'язків. Проєктна перспектива її просторової організації та розвитку відображена на рис. 4.16.

Оцінюючи процес субурбанізації у приміській зоні Львова, можна зазначити його погано регульований характер. Простежуємо структурні зміни приміських територій у напрямі ущільнення забудови. Виділяють три типи територій з різним рівнем активності процесів урбанізації: високо активні, середньоактивні і з найменшою активністю (рис. 4.17, табл. 4.1). Зі збільшенням площі забудови приміських територій проблемою є інфраструктурне забезпечення приміських територій, які зазнають несистемної розпорошеної і хаотичної забудова з відсутністю інженерно-технічної і соціальної інфраструктури.

⁷⁰ Comune di Milano. (2023). *Accesso alle aree a traffico limitato e incentivi per veicoli ecologici*. Milano: Comune di Milano. URL: <https://www.comune.milano.it>



- формування містобудівної системи «Великий Львів» у межах території на відстані 3–5 км від зовнішньої межі
- створення зони приміського розселення в межах радіуса приблизно 30 км
- резервування територій для містобудівних потреб розвитку Львова,
- резервування територій для розміщення кладовищ, резервування території для будівництва вулично-дорожньої мережі та об'єктів громадського транспорту,
- укладання угод із приміськими громадами щодо режиму використання територій спільних інтересів і встановлення мораторію на їхнє нецільове використання. Зазначалося потребу в коригуванні межі міста

Рис. 4.16. Львів та приміські території в системі розселення, просторовій організації та розвитку

Джерело: Генеральний план міста Львова

Характеристика типів територій з різним рівнем активності процесів
урбанізації (приклад м. Львова)

Типи територій	Характеристика процесів урбанізації
<i>I тип</i>	Території і поселення, які мають високий рівень активності процесів урбанізації й охоплюють сільські ради, розташовані від міста Львова в радіусі до 10 км, безпосередньо межують з містом; вирізняються найвищою кількістю урбанізованих територій у загальній структурі використаних земель – близько 30 % від площі відповідних сільських рад. Пов'язано це з фактом, що такі території розташовані близько до міста, мають найбільшу кількість мешканців, які проживають тут постійно, зокрема і тих, хто переїхав зі Львова – велика частка їх поселилася тут після 1990 р.
<i>II тип</i>	Із середнім рівнем активності процесів урбанізації. Частка забудованих земель – до 10 % загальної площі. Характерне використання земель для товарного сільськогосподарського виробництва, підсобного господарства, селянського фермерського господарства у більш віддалених сільських радах, які розташовані на відстані до 15 км від Львова
<i>III тип</i>	З низьким рівнем активності процесів урбанізації, що зумовлено значною віддаленістю від міста (до 20 км) та низьким напливом мігрантів зі Львова. Для цих територій характерний високий рівень залісненості, значний відсоток сільськогосподарських угідь, нижча щільність населення. Житлова забудова переважає лише в містах, наприклад, Жовква, Городок, смт Івано-Франкове, Щирець, Великий Любін

Джерело: розробка автора

Урбанізаційні процеси, що поширюються на приміські території, виявляються в особливостях землекористування приміської зони, впливають на структурні зміни території, супроводжуються збільшенням навантаження на навколишнє середовище. Функції, які традиційно виконували приміські території, поступово витісняються житловими, що не тільки спричиняє активізацію цього процесу, а й визначає напрям подальшого розвитку міста. Простежується зростаючий конфлікт між урбанізаційними процесами, що відбуваються у просторі прилеглих до міста територій, і майбутніми потребами міста.

Особливості відносин міста і приміської зони мають вирішальний вплив на підходи до формування та функціонування економічних механізмів їхнього

регулювання. Генеральний план не розкриває ефективних механізмів вирішення цієї проблеми.

Формування агломерацій та обґрунтування моделей їхнього майбутнього в Україні зумовлено сильними внутрішніми просторовими зв'язками та взаємозалежністю механізмів розвитку територій. Нові можливості для формування агломерацій з'явилися в результаті проведення адміністративно-територіальної реформи, а також у післявоєнний період. Сьогодні фіксуємо «розповзання» забудови територій та відставання інвестицій у розвиток інфраструктури, ускладнення транспортних проблем, стихійність розміщення житлової й комерційної функцій у межах міст і приміських територій, неконтрольоване зростання антропогенного впливу на природні комплекси, поглиблення неоднорідності та просторових контрастів навколо великих міст.

Новостворена Львівська територіальна громада жодним чином не корелюється ані з науково обґрунтованими «таксонами», ані з Львівською агломерацією, що розроблені в межах містобудівної документації. Постає низка питань: стосовно системи управління та розподілу повноважень між селами, селищами, містечками, містами, ОТГ, районами та областю; стосовно бюджетного процесу та економії коштів; стосовно пропонованих рішень щодо транспортних комунікацій між містом та його складовими, отримання адміністративних послуг, щодо преференцій для мешканців від залучення їхнього населеного пункту до територіальної громади, щодо коштів на вирішення місцевих проблем тощо. Передбачена Генпланом містобудівна система «Великий Львів» пропонувала не механічне збільшення площі міста, а проєктні рішення, які давали б фізичну можливість для оптимізації зв'язків у її межах. За умови реалізації основних, передбачених Генпланом, об'ємно-просторових рішень і законодавчого налагодження системи взаємодії та координації між Львовом і навколишніми громадами можна було б розглядати питання про агломерацію. Натомість механічне приєднання територій, яке вже законодавчо відбулося, загрожує призвести до ще більшого загострення наявних проблем і виникнення нових.

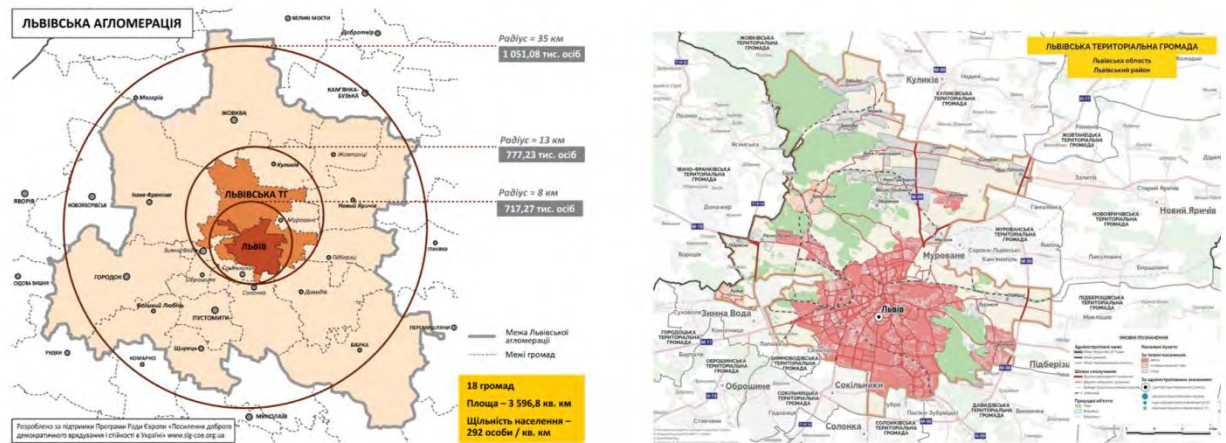


Рис. 4.17. Напрями розвитку Львівської агломерації

Джерело: Стратегія розвитку Львівської агломерації до 2027 р. URL: <https://loda.gov.ua/documents/87308>; Львівська міська територіальна громада.

Проблема відносин міста із прилеглими територіями багатогранна й характеризується як територіальними особливостями, так і причинами соціально-економічних та інших відносин і взаємодій. Наявні необґрунтованість пріоритетів розвитку міста, конфліктність і дисбаланс зв'язків міста, необґрунтованість містобудівних рішень щодо перспектив розвитку, неврахування динаміки чисельності населення, недоліки в забезпеченні запитів приїжджих. Простежується зростаючий конфлікт між урбанізаційними процесами, що відбуваються у просторі прилеглих до міста територій, і майбутніми потребами міста (Габрель, Лисяк, 2016).

Житлове будівництво та забезпеченість мешканців міста житлом

У місті активно зростає житлова забудова. За обсягами введеного в експлуатацію житла Львів посідає 2-ге місце (рис. 4.18) серед регіонів України (після Києва). Фактичні обсяги житлового фонду наблизилися до прогнозованого Генпланом на 2025 рік (від 12,8 млн кв. м на момент складання генерального плану до 17,4 млн кв. м станом на 1 січня 2024 р.), а рівень житлової забезпеченості мешканців міста зріс від 17,8 кв. м на особу (на момент розробки генерального плану у 2008 р.) до 23,89 кв. м на особу станом на 2021 р. (рис. 4.19).

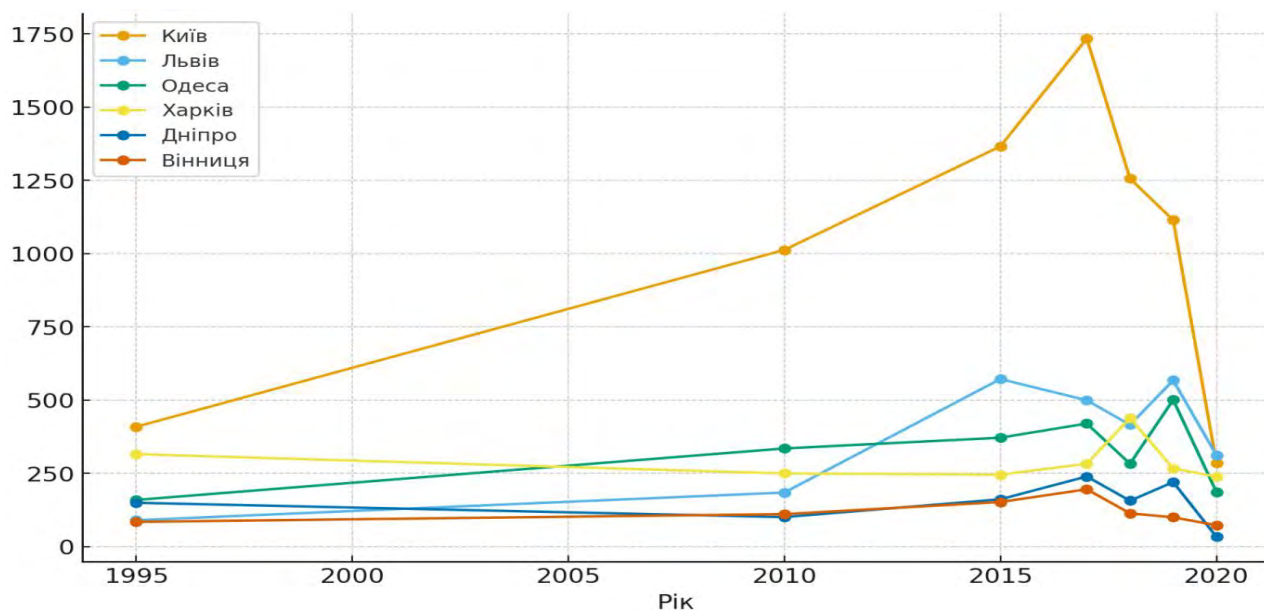


Рис. 4.18. Топ-5 міст-обласних центрів за обсягами прийнятого в експлуатацію житла за період 1995–2020 років

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

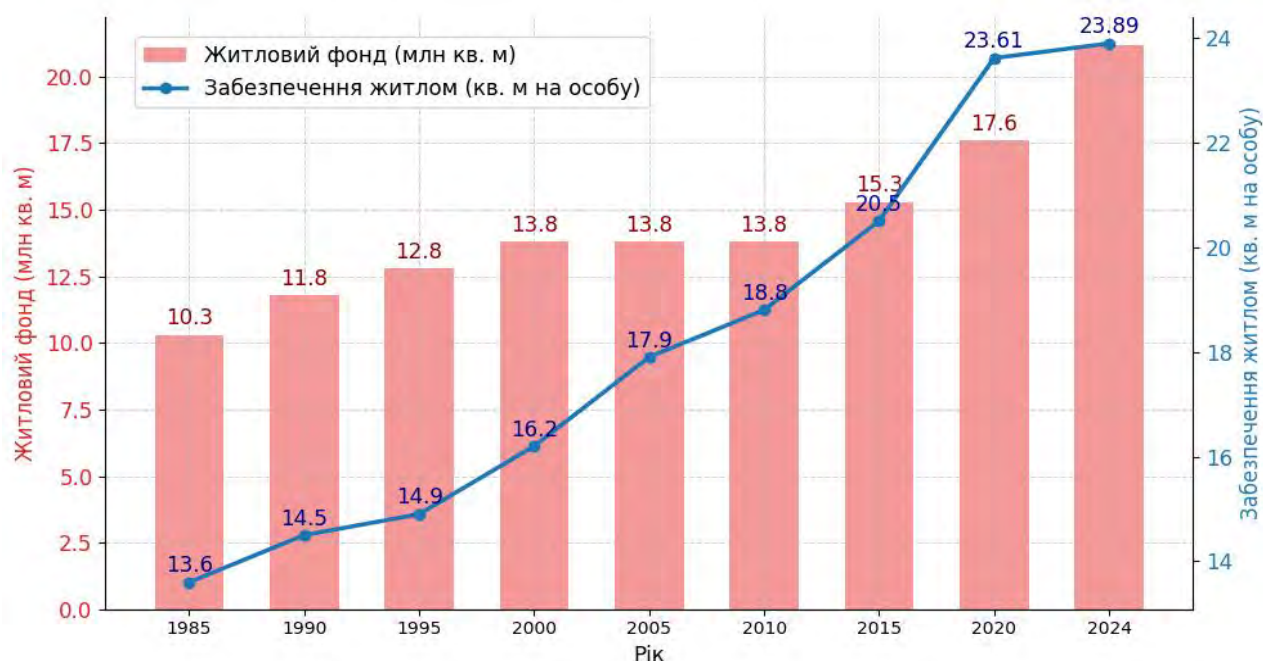
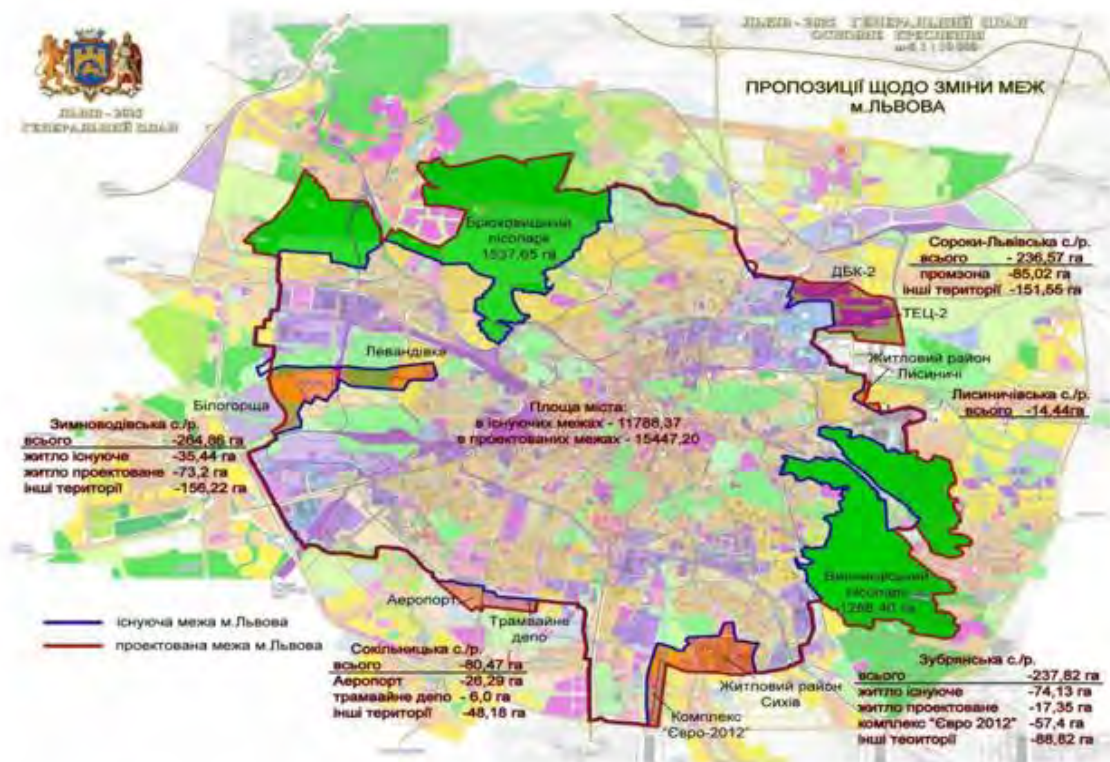


Рис. 4.19. Динаміка змін у житловому фонді та житлової забезпеченості Львова у період 1985–2025 років

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

У Львові процес житлової забудови відбувається активно, проте значною мірою безсистемно та всупереч положенням генерального плану. Відповідно до Генерального плану м. Львова було передбачено розуцільнення житлової забудови й освоєння нових територій з будівництвом відповідної інфраструктури. Крім цього, передбачалося освоєння територій в межах містобудівної системи шляхом розбудови приміських населених пунктів, де може бути побудовано 3,0–3,5 млн кв. м житла і розселено додатково ~ 80 тис. мешканців (рис. 4.20).



- Розуцільнення існуючої житлової забудови та освоєння нових територій з розвитком інфраструктури.
- Виділення 1083,3 га під житлову забудову із можливістю зведення 6,68 млн м² житла.
- Освоєння приміських територій (Лисиничі, Сокільники, Скнилів, Малехів, Сороки Львівські) з потенціалом будівництва 3–3,5 млн м² житла.
- Додаткове розселення близько 80 тис. мешканців.
- Збільшення житлової забезпеченості з 19 до 26 м²/особу
- Зростання житлового фонду з 13,9 до 18,8 млн м²

Рис. 4.20. Пропозиції Генерального плану м. Львова щодо розміщення житлової забудови. Джерело: Генеральний план м. Львова, 2001, 2008 рр.⁷¹

⁷¹ Державний інститут проектування міст «Містопроєкт». (2001). *Генеральний план м. Львова*. Львів. Державний інститут проектування міст «Містопроєкт». (2008). *Коригування генерального плану м. Львова* (Т. 2). Львів.

Згідно з картою новобудов, складеною Асоціацією західноукраїнських забудовників, будівництво високощільних «висоток» зосереджене переважно у серединній зоні міста – в уже сформованих житлових районах, забезпечених інженерно-транспортною інфраструктурою, або за рахунок виробничих і комунальних територій колишньої промислової забудови. Така практика супроводжується посиленням соціальних контрастів, адже точкова локалізація нових житлових будинків характерна для історичної частини міста та найбільш атрактивних у містобудівному й ландшафтному відношенні місць, що зумовлено насамперед економічними інтересами забудовників. Незважаючи на те, що чинними державними будівельними нормами (ДБН «Планування і забудова територій»)⁷² регламентується щільність забудови на рівні житлового мікрорайону, в масштабах міста загальний показник щільності продовжує зростати (рис. 4.21).

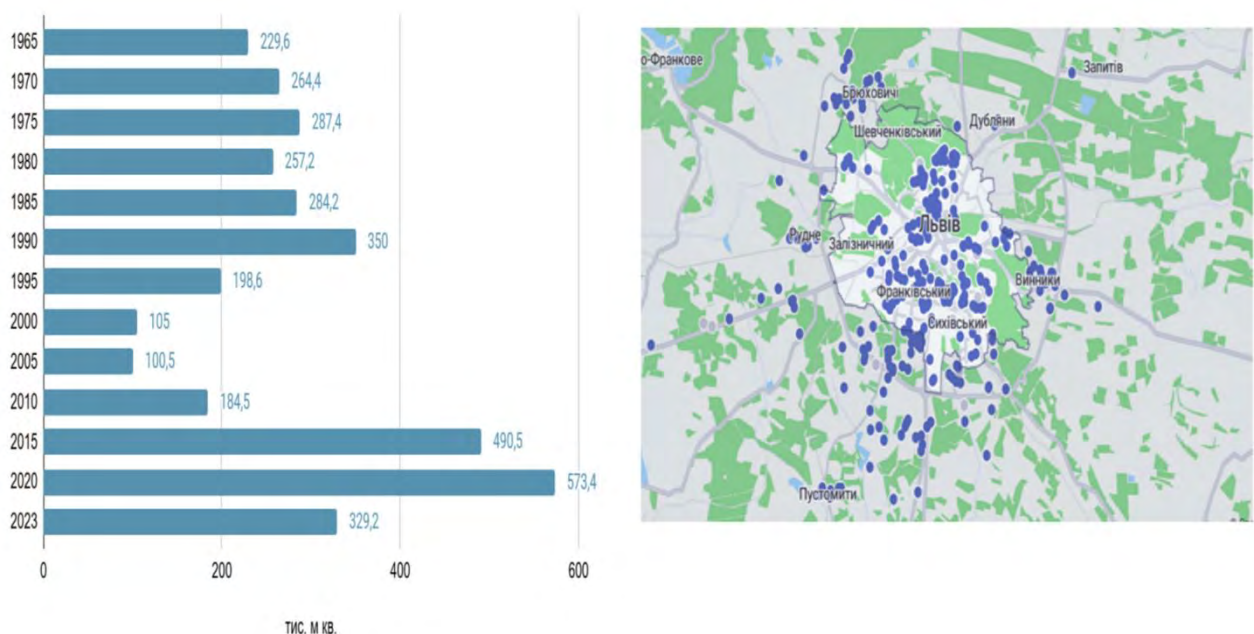


Рис. 4.21. Показники обсягів і локалізації житлового будівництва у просторі м. Львова

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників м. Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

Активізація нового житлового будівництва в місті дедалі частіше призводить до надмірного переуцільнення міських територій, насамперед у найбільш інвестиційно привабливих зонах. Підвищення висотності забудови

⁷² ДБН «Планування і забудова територій»

супроводжується обмеженням фізичного доступу до окремих ділянок міського простору, скороченням площ громадських просторів і зелених зон, зниженням рівня просторової мобільності населення та ускладненням розвитку транспортних зв'язків. Такі процеси негативно впливають на якість міського середовища та посилюють навантаження на існуючу інженерну й соціальну інфраструктуру. Особливо гостро ці проблеми проявляються у районах з високою історико-культурною цінністю забудови, де діють обмеження щодо поверховості та архітектурних рішень у межах і поблизу охоронних зон історичного центру міста. Конфлікт між інвестиційними інтересами забудовників та вимогами збереження історичного середовища у таких просторах набуває системного характеру й потребує комплексного регулювання. При цьому рівень щільності населення у Львові становить близько 4500 осіб на 1 км² території і є одним із найвищих показників серед порівнюваних європейських міст, зокрема Відня, Кракова, Вільнюса, Праги та Будапешта (рис. 4.22).

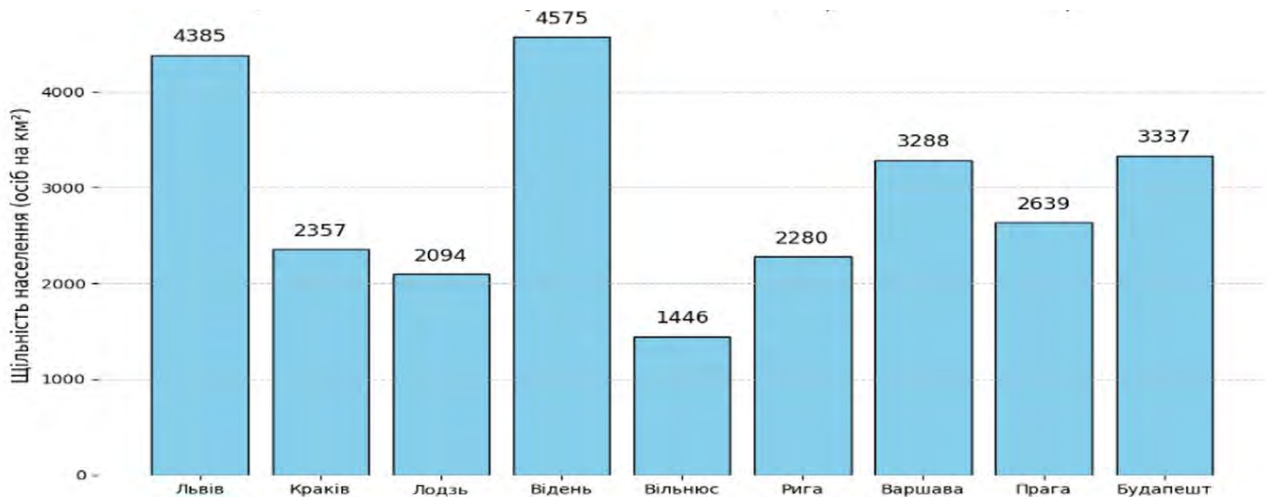


Рис. 4.22. Порівняння показників щільності Львова з іншими європейськими містами

Джерело: згруповано автором

Збереження архітектурного середовища

Вимогу охорони історичного середовища визначено одним із головних стратегічних напрямків Львова з огляду на історичну цінність та унікальність

міста. У місті зосереджено 11 % історичних архітектурних пам'яток України, це приблизно 2500 пам'яток (історії – 285, археології – 11, монументального мистецтва – 87, містобудування й архітектури – 2060). На облік взято 2269 пам'яток архітектури; пам'яток національного значення, занесених у державний реєстр, – 25; пам'яток місцевого значення, занесених у державний реєстр, – 29. Цю діяльність розділяли на два напрямки:

1) охоронна діяльність (інвентаризація пам'яток; визначення умов використання пам'яток, їхніх територій і зон охорони; режим допустимих і заборонених видів діяльності та нової забудови; контроль за дотриманням режиму використання й охорони);

2) реставраційна діяльність (консервація, реабілітація, реставрація, музеїфікація, ремонт і пристосування пам'яток, відновлення (при відповідному обґрунтуванні) втрачених об'єктів, ліквідація дисгармонійних об'єктів).

Незважаючи зростання видатків на проектування, реставрацію та охорону пам'яток архітектури м. Львова (рис. 4.23), цей показник катастрофічно малий (0,7 млн грн у 2020 р.) порівняно з польським м. Краковом, де на цю ж мету у 2018 році було виділено 76,3 млн польських злотих, а це у 817 разів більше.

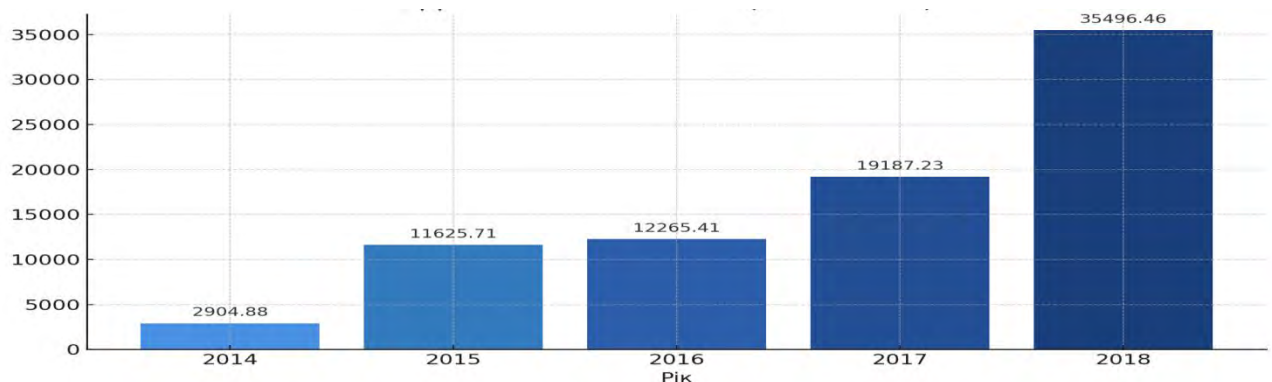


Рис. 4.23. Динаміка видатків на ремонтно-реставраційні роботи з бюджету м. Львова у 2014–2018 роках

Джерело: Головне управління статистики у Львівській області

За останні роки обрано вектор на просторову концентрацію бюджетних і приватних інвестицій, щоб за короткий термін досягти помітного ефекту в оновленні саме центральної частини міста. Він є вимушеним, оскільки наявних фінансових можливостей міста не вистачає для одночасного проведення потрібних заходів із модернізації на більших територіях у місті. Збереження

історичної архітектурної спадщини є під загрозою, зокрема, через неправильний ремонт або застосування несумісних з пам'ятками архітектури будівельних конструкцій та матеріалів у радянські роки. Поганий стан частин споруди веде до значної втрати вартості всього будинку.

Зважаючи на хронічний брак коштів на збереження та реконструкцію матеріальної субстанції міст, пріоритетним стає пошук ефективних інвестиційних моделей такої діяльності, можливості залучення недержавних форм інвестицій, міжнародної технічної допомоги та міжнародних організацій для забезпечення утримання пам'яток в належному стані. Особливу роль у структурі інвестицій у збереження історичного середовища відіграють приватні інвестиції, які спрямовують у найбільш інвестиційно привабливі об'єкти. Найчастіше об'єкти призначені для готелів, ресторанів, іншої комерційної нерухомості. Після завершення будівництва прибутком інвестора стає продаж отриманої площі чи ведення на них бізнесу. Важливу роль тут відіграє ціна вторинного ринку нерухомості (залежно від місця розташування ділянки й об'єкта). Проблемою для таких інвестицій є наслідки, які мають як позитивний, так і негативний вплив на інвестиційну привабливість проєкту. Йдеться, зокрема, про отримання згоди мешканців на переселення та компенсацію (у випадку грошової – на основі експертної оцінки вартості житла, що реконструюється), розбіжності в механізмах грошової компенсації мешканцям. Наявні й інші обтяження, наприклад, зловживання зі сторони мешканців будинків, невідрегульованість житлових відносин, порядок вилучення земельної ділянки під будівництво та прибудинкової території, необґрунтованість пільг для мешканців, процедура зміни власника нерухомості тощо.

Охорона природи та підтримання безпечного для життя і здоров'я довкілля

Вирішення екологічних завдань на рівні генерального плану розглядають у двох напрямках: природоохоронному і соціально-гігієнічному. В межах міста, де вихідні природні умови повністю перетворені, на перше місце виступають проблеми забезпечення гігієнічних умов життя населення. Збереження

природно-територіального комплексу, зокрема чистоти повітряного басейну, потребувало мінімізації техногенного впливу, який характеризувався забрудненням головно від транспорту (45,8 тис. т за рік, 95 % від валового викиду) (рис. 4.24). Зменшення шкідливих викидів з 1990 по 2005 рік (за даними офіційних джерел) вочевидь пов'язане із зупинкою багатьох промислових підприємств (а відтак і зменшення частки вантажного транспорту), проте тенденція зростання шкідливих викидів автотранспорту теж є очевидною внаслідок зростання рівня автомобілізації, який на момент розробки Концепції генплану (2001 року) становив 125 автомобілей на 1000 мешканців, а сьогодні вже приблизно удвічі більший.

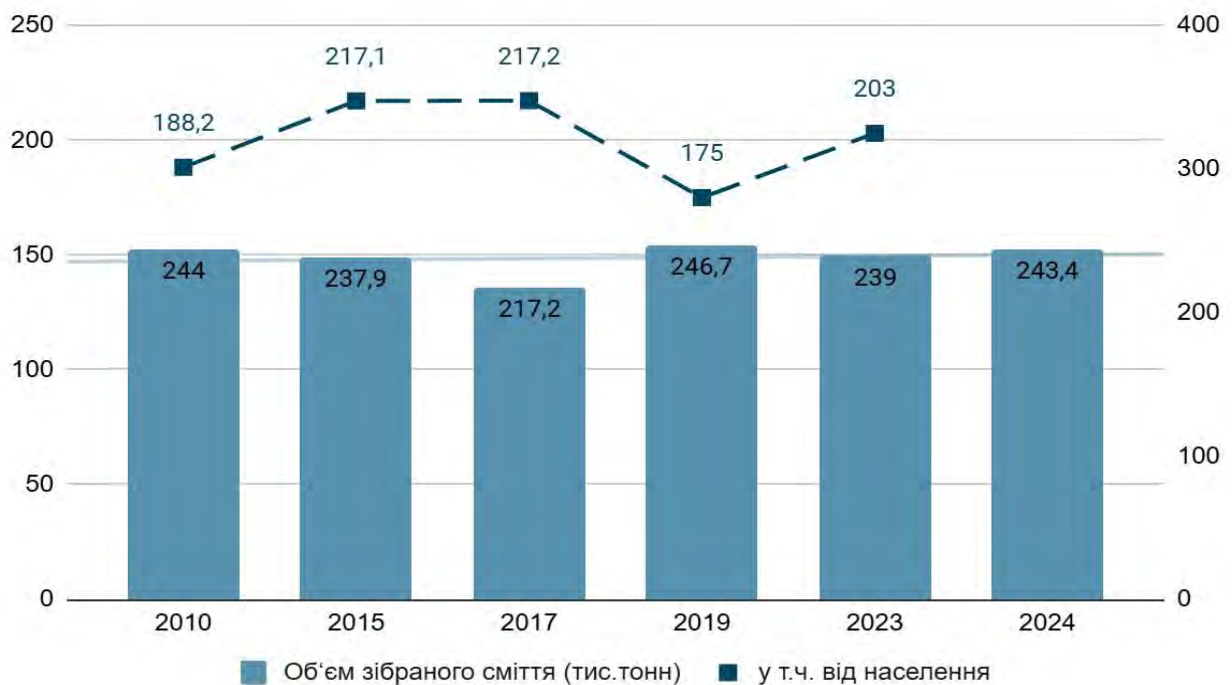


Рис. 4.24. Динаміка обсягів і щільності викидів шкідливих речовин у м. Львові в атмосферне повітря, тис. т

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

Екологічні проблеми спричиняють порушення у забудові та невпорядковані транспортні навантаження, нераціональне використання природних особливостей і ресурсів міста; неконтрольоване ущільнення забудови і зростання антропогенного впливу на природні комплекси. Наведемо окремі

приклади негативного впливу неконтрольованого ущільнення забудови на сьогодишню ситуацію та загрози для майбутнього Львова:

1. Інтенсивна забудова долини Полтви – єдиного природного «каналу» провітрювання центру Львова, що розташовується в межах Львівської улоговини, яке ведеться сьогодні, матиме негативні екологічні наслідки для міста і його центральної частини в майбутньому. В усіх містобудівних документах попередніх десятиліть передбачалось збереження цього екологічного коридору. В сьогоднішніх умовах ця територія забудовується високоінтенсивно багатопверховою житловою забудовою по всій території. Відповідно знищується єдиний екологічний коридор міста, через який провітрювалася не лише розташована в улоговині центральна частина, а й більша частина міста загалом. Це спричинить в майбутньому погіршення екологічної ситуації в місті, насамперед у його центральній та серединній частинах;

2. Висотні будівлі підвищують ризики техногенних катастроф чи терористичних актів. Повинна відбутись оцінка ризиків. Ущільнення пов'язують із суперечностями, багато з яких можна виразити кількісно або оцінити лише якісно. Це стосується безпечності й оцінки ризиків, які оцінюють за ймовірністю подій та наслідками подій. Питання безпеки для високощільної забудови вже сьогодні пов'язують з клопотами так званих «мінувань» супермаркетів, вокзалів та інших місць високої концентрації людей (евакуувати людей, здійснити перевірку, гарантувати безпеку).

Система озеленення стає першою жертвою на шляху розширення міської забудови. На тлі загострення проблеми атмосферного повітря озеленення в містах втрачає екологічну, культуротворчу й соціальну функції, а також естетичні якості. Аналіз засвідчив, що за наявності значних територій для розширення рекреаційно-паркових просторів фактично погіршуються умови для масового відпочинку населення. Найцінніші природні компоненти місцевості стають основними об'єктами масової неорганізованої рекреації і вже мають виражені ознаки деградації природного ландшафту. Окреслились й інші негативні тенденції в освоєнні та використанні жителями озелених територій:

захоплення ландшафтно-цінних ділянок під самовільне будівництво гаражів та автомобільних стоянок, перетворення тальвегів⁷³ у сміттєзвалища, влаштування на важливих візуальних зв'язках природного довкілля маловиразних архітектурних об'єктів.

Санітарна очистка міста – проблема, що має загальноукраїнський характер. Питанням санітарної очистки значну увагу зосереджено у стратегічних документах державного і регіонального рівня⁷⁴, які спрямовані на розв'язання критичної ситуації, що склалася з утворенням, накопиченням, зберіганням, переробленням, утилізацією та захороненням відходів на території України. Грибовецьке сміттєзвалище було офіційно закрите у 2006 році, однак фактично воно продовжує функціонувати. Львівською обласною державною адміністрацією в установленому порядку було погоджено Комплексний проєкт рекультивації полігону твердих побутових відходів у с. Грибовичі Жовківського району Львівської області, який передбачав поетапне технічне та біологічне відновлення території полігону. Водночас поза межами практичної реалізації залишився альтернативний підхід до вирішення проблеми, що передбачав комплексну переробку значних обсягів накопичених відходів разом із утилізацією нового сміття, яке щороку утворюється у середньому в обсязі близько 240 тис. т. Запропонований підхід розглядав можливість поєднання процесів рекультивації полігону з впровадженням сучасних технологій оброблення відходів, що потенційно дозволило б у стисліші терміни зменшити обсяги накопиченого сміття, знизити рівень екологічного навантаження на прилеглі території та створити передумови для їх подальшого відновлення. Серед його потенційних переваг - можливість переробки відходів безпосередньо на території закритого полігону, організація утилізації нових

⁷³ Тальвег — це лінія найнижчих відміток рельєфу у днищі долини, балки або яру, яка відповідає напрямку природного стоку води.

⁷⁴ У схемі планування Львівської області усунення екологічних наслідків життєдіяльності людини (побутових відходів) вирішуватиметься шляхом будівництва сміттєпереробних підприємств. Передбачено розмістити на території області та в м. Львові вісім підприємств такого профілю (потужністю 70–100 тис. т). У Стратегії Львівської області рішення такого завдання пов'язано із введенням в експлуатацію сміттесортувальних ліній та інноваційних сміттєпереробних комплексів усіх видів відходів; реалізація заходів із закриття, рекультивації, догляду і моніторингу наявних полігонів побутових відходів.

потоків відходів за принципом безперервного надходження, а також мінімізація обсягів залишкового захоронення внаслідок застосування сучасних технологічних рішень. Наразі побутові відходи м. Львова після закриття Грибовицького полігону вивозяться на зовнішні полігони в межах Львівської області на договірних засадах, що розглядається як тимчасове рішення до введення в експлуатацію сміттєпереробного заводу. Будівництво сміттєпереробного заводу планували ввести в експлуатацію у 2025 році.

Зношеність інженерно-технічної інфраструктури

Загальна довжина водопровідної мережі м. Львова зросла за десять років на 544,78 км, тобто майже на 30 %. Мережа водовідведення зросла на 230,5 км таким самим чином, як і мережа водопостачання, внаслідок прокладення внутрішньоквартальних і внутрішньодворових мереж при масовому житловому будівництві. Якщо протяжність водопровідної мережі збільшилася на 30 %, то централізованих теплових мереж майже не змінилася. Навантаження на окремі каналізаційні колектори суттєво зросло (рис. 4.25).

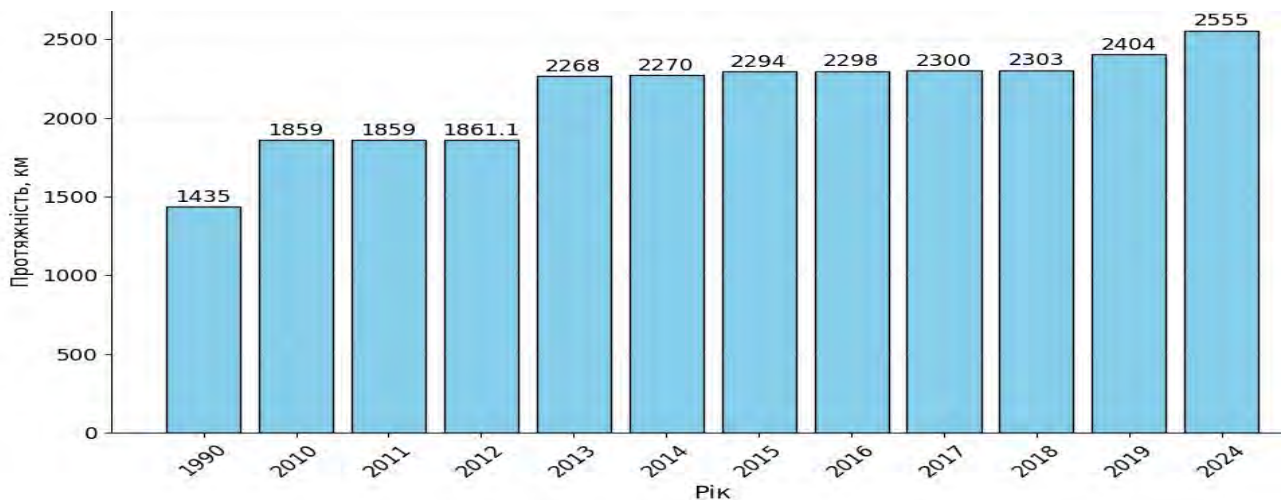


Рис. 4.25. Загальна протяжність мережі водопостачання (зокрема, водогонів, вуличної, внутрішньоквартальної та внутрішньодворової водопровідної мережі), км

Джерело: Статистичні щорічники м. Львова 1995, 2011 і 2019 років.

Стосовно інженерної інфраструктури необхідно зауважити, що детального опрацювання потребують питання вирішення зношеності інженерно-технічної інфраструктури. Станом на 1 січня 2020 року зношеність мережі водопостачання і водовідведення дещо зменшилась і становить відповідно 56 і

26 %. Зношеність і аварійність інженерних мереж загрожують енергетичній безпеці міст. Це призводить до зайвого фінансового навантаження на мешканців міста, дефіцитності ресурсів, постійного зростання цін на енергоносії, дефіциту води, що потребує детального опрацювання і вирішення, зокрема в межах агломерації (рис. 4.26).

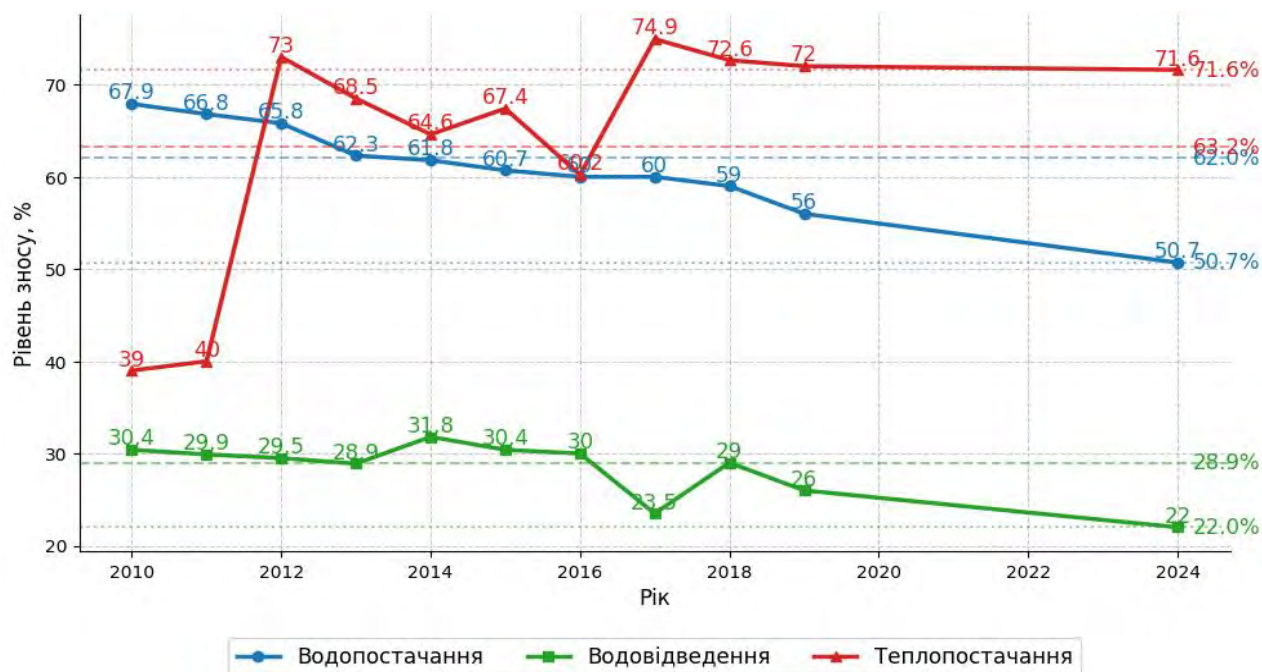


Рис. 4.26. Динаміка зношеності інженерних мереж м. Львова із середнім значенням за останні 10 років

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protyazhnist_transportnykh_merezh

Таке «покращення», знову ж таки за логікою статистичних даних, відбулося не завдяки вкрай необхідним замінам зношених водопровідних мереж, а через збільшення їх загальної протяжності шляхом під'єднання новозбудованого житла до чинних мереж. А фактична зношеність лише зросла: якщо в 2010 році зношеними були 1262,74 км водопровідних мереж ($1859,7 \times 67,9 \%$), зокрема магістральних водогонів; у 2019 році довжина зношених мереж уже становила 1346,5 км ($2404,48 \times 56 \%$). Аналогічно, як і у випадку водопостачання, порівняємо абсолютні величини мереж водовідведення. У 2010 році зношених мереж було 194,3 км, а у 2019 році – 226,2 км.

За офіційними даними, рівень аварійності мережі водопостачання демонструє тенденцію до зниження: від 3,42 аварії на 1 км у 2010 р. до 2,34

аварії на 1 км у 2019 р. Якщо ж перевести ці показники у фактичні значення, то у 2010 р. відбулося 6360 аварій ($3,42 \times 1859,7$ км), а у 2019 р. – 5626 аварій, що становить у середньому 17,4 та 15,4 аварії щодня відповідно. Водночас кількість аварій у мережі водовідведення зросла з 1703 випадків у 2010 р. до майже 3000 випадків щорічно у 2018–2019 рр. Додатковим індикатором стану водопровідних мереж є частота звернень громадян на гарячу лінію міста щодо витоків води. Лише у 2019 р. зафіксовано 252 253 таких звернення, тобто в середньому 691 дзвінок на день. Структура звернень на гарячу лінію у 2019 р. була такою: транспорт – 11,78 %; житлово-комунальне господарство – 44,83 %; водопостачання – 4,79 %; електропостачання – 8,23 %; теплопостачання та опалення – 9,57 %; порушення громадського спокою – 1,24 %; благоустрій (зелені насадження, дорожнє покриття, дощоприймачі тощо) – 4,97 %; витoki води – 2,43 %; вуличне освітлення – 2,38 %; робота ліфтів – 6,9 %; проблеми з газопостачанням – 0,11 %; проблеми вуличної каналізації – 0,66 % (рис. 4.27).



Рис. 4.27. Витік, невраховані втрати води і частота звернень (одиниць) на гарячу лінію міста щодо витоків води у м. Львові

Джерело: складено автором за даними «Статистичних щорічників міста Львова» за 1985, 1995, 2011, 2019 рр.; Відкриті дані Львова. URL: https://dashboard.city-adm.lviv.ua/concepcia/protiyazhnist_transportnykh_merezh

Оцінюючи розробку генерального плану як високопрофесійну роботу, варто зазначити, що важливою складовою цього процесу є врахування ресурсів

та умов, які суттєво впливають на розвиток міста. Водночас оцінка соціальної ситуації, інвестиційних очікувань та економічних потреб суспільства в сучасних суспільно-політичних умовах актуалізує необхідність переосмислення низки положень генерального плану. Це зумовлено зміною пріоритетів економічної діяльності, які поступово змістилися у невиробничу сферу, а також інтенсифікацією процесів субурбанізації на територіях сільських рад, що прилягають до міста. Така динаміка вимагає розгляду питань територіального планування в межах єдиної містобудівної системи, яка нині активно формується.

4.3. Неузгодженості реалізації цілей стратегій та генеральних планів розвитку міст

Аналіз реалізації цілей стратегій та генеральних планів розвитку міст з урахуванням новітніх викликів та можливостей, що постають перед містами, є підставою для висновків про весь набір «кризових» ознак урбанізації. Зосередимо увагу на синтезі й узагальненні оцінки шляхів реалізації соціально-економічної і просторової політики в містах:

– невирішеність транспортних проблем загострилась у великих містах, а саме Києві, Львові, Одесі, Харкові та Дніпрі. Це створює додаткові перешкоди та спричиняє дискомфорт мешканцям міст, загострює екологічну ситуацію. Особливо детального опрацювання потребують: налагодження транспортних зв'язків у межах агломерацій, модернізація систем громадського транспорту, вирішення проблем паркомісць. Не можна покладатись лише на ідеї розвитку сталої мобільності, зокрема, розвиток велосипедного руху, створення безтранспортних зон, зниження автомобільного руху, «місто коротких відстаней», оскільки такі ідеї є малопродуктивними, особливо в умовах зростання рівня автомобілізації, переважного використання автомобільного транспорту і обмеженнях планувальної структури;

– житлове будівництво набуло динаміки, але з огляду на суто комерційний характер формування ринку житла в містах та малоактивна участь держави в

цьому процесі знижує шанси населення щодо доступності житла. Житлова політика, як частина соціальної політики держави, повинна узгоджувати три взаємопов'язані цілі: розвиток житлового будівництва разом з інфраструктурою та системою послуг; постійне підвищення якісних стандартів усіх компонентів житлового середовища; створення умов доступності житла і послуг для всіх суспільних груп;

– посилення трансформації суспільних відносин між містом і прилеглими територіями, поглиблення їх неоднорідності і контрастів. Збільшення концентрації житлової і комерційної функцій у межах приміських територій є однією з поточних тенденцій, що формується в результаті орієнтації на вигоду, без урахування достатньою мірою інтересів міста. Невчасне резервування територій для потреб міста в межах агломерації вимагатиме пошуку нових вільних площ під забудову, що призведе до «розповзання» урбанізованої території та додаткових витрат на інфраструктуру. До сьогодні немає ефективних механізмів вирішення можливості формування агломерації, упорядкування різноманітних зв'язків на території, що виходить за межі самого міста, у такий спосіб, аби їх найбільш ефективно оптимізувати;

– диспропорційність інвестицій, що вкладають у розвиток територій щодо їх структури та просторової локалізації в містах, призводить до відставання розвитку та погіршення соціальної інфраструктури некомерційного призначення, зокрема, дошкільних об'єктів, шкіл тощо. Надмірна розбудова комерційної інфраструктури порушує вимогу функціональної достатності та доцільності, створює дисбаланс у розвитку міст, коли деякі райони виявляються перенасичені населенням, транспортом, туристичними потоками, а інші втрачають мешканців і поступово деградують у житлово-комунальному, соціальному й економічному аспектах. Інвестиції спрямовують у сфери, які лише опосередковано впливають на якість проживання мешканців, а інколи призводять до погіршення умов та додаткових витрат міста;

– з огляду на зростання ролі культурної складової в житті міст сфера історичної архітектурної спадщини навіть в умовах погіршення економічного стану має вкрай низькі обсяги фінансування. Зокрема, у Львові, в якому

сконцентровано 11 % пам'яток архітектури, зазначають погіршення стану історико-архітектурної спадщини й безсистемність заходів з охорони, нераціональність розподілу ресурсів на розвиток окремих зон міста; неузгодженість діяльності в часі, високий рівень ризиків для інвесторів. Постають завдання з пошуку ефективних інвестиційних моделей такої діяльності, можливості залучення недержавних форм інвестицій, міжнародної технічної допомоги та міжнародних організацій для забезпечення утримання пам'яток у належному стані;

- екологічні проблеми загострюються на всіх рівнях – глобальному, національному, регіональному, локальному. Серед ключових екологічних проблем українських міст – забруднення повітря, низька якість водних ресурсів, невирішення проблеми утилізації відходів. Екологічні проблеми також виникають унаслідок порушень у забудові, нераціонального використання природних особливостей і ресурсів міста, неконтрольованого зростання антропогенного впливу на природні комплекси, низького рівня утилізації й переробки відходів, зростання викидів від автомобільного транспорту;

- порушення функціональної структури урбанізованих територій: надмірне ущільнення забудови і зростання висотності в межах міст – це зростання витрат і часу на переміщення, зростає ризик надзвичайних ситуацій (зокрема, масові «мінування» супермаркетів, вокзалів та інших місць концентрації людей), що ускладнює організацію евакуації та забезпечення безпеки населення); несистемна і хаотична забудова приміських територій без належного інфраструктурного облаштування;

- розповзання території забудови без належного інфраструктурного розвитку нівелює ефективність економіки урбанізованої системи в довготерміновій перспективі та блокує її сталий розвиток, обмежує можливості використання інвестиційного потенціалу приміських територій. Відсутні підходи комплексної забудови територій, що передбачають попереднє проведення інженерної підготовки, спорудження зовнішніх інженерно-транспортних мереж, об'єктів соціальної сфери, житлових будинків, інших

об'єктів будівництва, а також благоустрою території, що обмежує майбутнє введення територій забудови в єдину комунікаційну систему регіону (міста);

Аналіз проєктних рішень генерального плану та поточних тенденцій просторового розвитку урбанізованих систем, з урахуванням новітніх викликів та можливостей є підставою для таких висновків.

«Втрата актуальності» значної частини його проєктних рішень. Містобудівна документація (генеральний план) у радянський період розробляли на перспективу 20 років для відносно стабільних і прогнозованих соціально-економічних умов міста. Уже в нових умовах містобудівні документи розробляють на методологічно застарілих засадах. Ускладнилась процедура погоджень документації, зокрема, і з причин незацікавлення влади. Роль і зміст генплану в сьогоденних умовах не змінено, як і підходів до вирішення питань загосподарювання простору і забудови території міста.

«Інертність». Внесення будь-яких змін до рішень генерального плану може бути здійснене винятково у разі прийняття відповідного законодавчого акту. Генеральний план розвитку Львова до 2025 р. розроблений ДП «Містопроект» у 2008 р. Розрахунковий період генерального плану – до 2025 року, з виділенням першої черги 2012 року (дата проведення «Євро – 2012»). Коригування генерального плану м. Львова виконане ДППМ «Містопроект» з метою уточнення основних напрямків розвитку міста. Попередній генплан, який розробляли в 80-х роках минулого століття (затверджений в 1993 р.), передбачав збереження та розвиток виробничого потенціалу міста, значний приріст чисельності населення, великі об'єми житлового та громадського будівництва й освоєння нових територій для містобудівних потреб.

«Нединамічність» містобудівної документації змін зовнішніх умов. Зміна соціально-економічних умов і затяжна криза зупинили інтенсивне зростання міст, ставлять необхідність переоцінки закладених генеральними планами прогнозів та перспектив. До таких основ передусім належить сфера економічної діяльності, яка зазнала значних втрат і змін – більшість великих виробничих підприємств на грані банкрутства або припинили свою діяльність, що призвело до зміни пріоритетів економічної діяльності, які змістились у невиробничу

сферу. Крім цього, за останні десятиліття значно інтенсифікувались процеси субурбанізації на територіях сільських рад, які прилягають до міст, що вимагає розгляду питань планування території не лише на рівні міста, але всієї агломерації.

«Переобтяженість інформацією». Веде до втрати основних рішень та застарілості методології аналізу й оцінки просторових та соціально-економічних ситуацій, а також обґрунтування соціально-економічних рішень. Зокрема, фахівці невміло досліджують і враховують у рішеннях «події», «процеси» та «поведінку» системи. На сьогодні недостатньо аналізують соціальні, екологічні та економічні втрати від архітектурно-містобудівних дій. Наприклад, знецінення нерухомості у зв'язку з наднормативним ущільненням забудови; різке зростання вартості вирішення міських проблем у майбутньому внаслідок теперішніх помилок фахівців і рішень, зорієнтованих на тимчасові вигоди. Декларуються принципи соціоекологічного підходу, розумного міста й розумної архітектури, які «заспокоюють» мешканців, хоч назріла потреба комплексного розгляду шкідливих наслідків для соціуму і середовища від архітектурно-містобудівної діяльності в усій повноті її складових. Ігнорування наявних процесів і явищ призводить до обґрунтування помилкових стратегій і неправильних рішень щодо розвитку Львова. Динамізація процесів вимагає розробки (стратегій, концепцій розвитку) «гнучких» документів, які передбачають постійний моніторинг процесів у місті й реагування на зміни.

Недостатня координація аналітичної, прогностичної та оціночної діяльності адміністрації у сфері політики розвитку та дефіцит співпраці з експертним співтовариством. Динаміка змін залежатиме від дій органів місцевого самоврядування, від уміння розкрити й використати наявні характеристики та спрямувати їх на формування образу, коли місто стане атракційнішим і конкурентнішим з іншими великими містами України.

Неузгодженості та «герметичність» у підсистемі стратегічних документів також є проблемою. Незважаючи на те, що підсистема передбачала чітке структурування стратегічних документів, нерідкі випадки підготовки документів, які не вписуються в поточну систему, функціонуючи незалежно

одна від одної. Ці документи не відповідали основним вимогам, що стосуються структури та ролі таких документів.

Нехтування генеральним планом та практика управління розвитком міста у «ручному режимі» призводять до фрагментарних і несистемних змін, які руйнують концептуальні засади розвитку міста та зумовлюють непоправні планувальні помилки. Генеральний план покликаний забезпечити не лише просторовий баланс територій і визначити ключові інфраструктурні проєкти, необхідні для формування комфортного життєвого середовища, а й визначити послідовність, пріоритетність і першочерговість їх реалізації. На практиці простежується зростання кількості містобудівних помилок, що ускладнює процес управління будівництвом в містах. Серед найпоширеніших проблем – недотримання червоних ліній вулиць на тлі зростання рівня автомобілізації, хаотичне розміщення об'єктів, не передбачених генеральним планом (банків, культових споруд, ринків, автозаправних станцій, офісів, торговельних будівель, автостоянок тощо), забудова скверів, нераціональне використання територій, катастрофічний стан інженерних мереж, низька якість архітектурних рішень, порушення режимів охоронних зон, а також зростання ризику техногенних аварій і катастроф. Надмірне ущільнення забудови та зростання висотності в межах міста супроводжується низкою негативних наслідків. Зокрема, воно призводить до зростання витрат і часу на переміщення, а також підвищує ризик виникнення надзвичайних ситуацій. Особливої актуальності набувають загрози, пов'язані з масовими «мінуваннями» об'єктів критичної та соціальної інфраструктури (супермаркетів, вокзалів та інших місць концентрації людей), що суттєво ускладнює організацію своєчасної евакуації та забезпечення належного рівня безпеки населення.

У разі дотримання вимог містобудівної документації та архітектурних рішень таких порушень можна було б уникнути. Відсутність системного моніторингу реалізації положень генерального плану міста посилює ці проблеми, унеможливаючи своєчасне виявлення відхилень і коригування містобудівних рішень. Така ситуація вимагає переходу від реактивного до проактивного управління міським розвитком, заснованого на принципах

сталості, узгодженості просторових рішень і безперервного моніторингу містобудівних процесів. Надалі нехтування генеральним планом у містах, хаотична забудова міста, його переущільнення, ігнорування розвитком інфраструктури, відсутність стратегії призведуть до створення дискомфортного середовища та занепаду міста. Уникнути такого стану можна таким шляхом:

1) проведення моніторингу виконання генплану та повне призупинення видачі дозволів на нове житлове будівництво до результатів аналізу містобудівної ситуації, що склалася на сьогодні; інвентаризація земель і прав власності на об'єкти нерухомості;

2) аналіз можливості реалізації передбачених генеральним планом магістралей та розв'язок; визначення пріоритетності та розробка графіку робіт;

3) аналіз поточної ситуації та актуалізація місць розташування об'єктів, розробка програми забезпечення паркомісцями автомобілів мешканців міста та його гостей;

4) повна заборона вирубки зелених насаджень; їх інвентаризація; резервування територій під зелені насадження загального користування;

5) ініціювання проведення постійного моніторингу та вироблення механізмів контролю за виконанням генерального плану; звернення до депутатського корпусу та громадськості щодо запровадження механізмів такого контролю;

6) виникає необхідність змінити основні завдання розробки генерального плану як документа, що визначає цілі розвитку міського середовища та стратегію досягнення цих цілей.

Слабкий рівень прозорості роботи влади. Зростаюча залежність від приватних інвесторів, гнучкість регуляторних процедур і комерціалізація планувальних процесів призводять до зменшення прозорості, розмиття підзвітності та зниження довіри до інституцій, що ухвалюють рішення щодо використання міського простору. Відсутність ефективних інституційних механізмів, зокрема належного інформаційного забезпечення, провокує постійні конфлікти й протести з боку мешканців, стаючи перешкодою для ефективного розв'язання завдань розвитку. Ситуацію ускладнює низький

рівень поінформованості населення стосовно тенденцій просторового й соціально-економічного розвитку територіальних громад. Механізми громадського контролю є слабкими. У низці випадків громадські організації використовують для тиску на забудовників чи навіть шантажу з метою отримання «відкупних». Локальні громади (на рівні житлових районів) майже позбавлені впливу на забудову навколишніх територій, оскільки чинними процедурами не передбачено погодження містобудівних проєктів із місцевими мешканцями. У більшості випадків їхня участь зводиться до безпосередніх протестних акцій. Вплив об'єднань співвласників багатоквартирних будинків (ОСББ) обмежений лише прилеглими до житлових будинків територіями, що суттєво знижує їхню роль як інституцій міського розвитку.

Висновки до розділу 4

Проведено дослідження взаємозв'язку соціально-економічних та просторових параметрів і їхнього впливу на ефективність функціонування урбанізованих систем, що базується на вивченні стратегій і програм соціально-економічного розвитку та містобудівної документації. Ідентифіковано головні пріоритети та напрями стратегічної політики міст на підставі стратегічних документів та генеральних планів.

Несистемність політики та появи низки бар'єрів, які обмежують їхній ефективний розвиток, формуються внаслідок спадкових проблем міст (місцерозташування, природно-ландшафтні умови, складене розпланування та функціональна структура, історична забудова), поглиблення структурно-галузевих деформацій та дисбалансів (деіндустріалізація, надмірна енергоємність, неефективна структура інвестицій, що вкладаються у розвиток територій, порушення масштабів нового будівництва, фінансова слабкість), вагомих інституціональних чинників (відокремлений розгляд соціально-економічного та просторового вимірів у системі стратегічних документів, відсутність підходів комплексного освоєння територій, недотримання містобудівної документації, конфлікт інтересів і високий рівень ризиків для потенційних інвесторів). Серед таких бар'єрів центральна роль належить

неузгодженості цілей соціально-економічного розвитку і просторового потенціалу урбанізованих систем.

Аналіз проєктних рішень містобудівної документації дав змогу виявити неефективність їхнього використання в управлінні розвитком міст, що зумовлено обмеженим доступом до чинних документів, обтяженістю інформацією, яка розрахована на вузьких спеціалістів, статичністю, що в умовах зростання динамічності процесів в містах робить ці документи малоефективними і неспроможними реагувати на потреби населення, економіки, бізнесу. Беручи до уваги зміни в системі просторового планування територій, очікується, що новий вид містобудівної документації стане гнучкішим у суспільно-політичному, методологічному і технологічному аспектах, дасть змогу краще їх використовувати, адаптовувати для поточних тенденцій просторового розвитку та нових викликів і можливостей, що постають перед містами.

РОЗДІЛ 5. НАПРЯМИ ТА МЕТОДИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

5.1. Принципи інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Осмислення сутності урбанізованої системи на системному рівні, визначення концептуальних підходів інтегрованого розвитку урбанізованих систем, а також ґрунтовна характеристика потенціалу урбанізованої системи та ефективності його використання, разом з аналізом системних залежностей між параметрами та показниками ефективності, дають змогу окреслити концепцію інтегрованого розвитку урбанізованих систем. На її основі запропоновано принципи розвитку, що передбачають: підвищення універсалізації, оптимізацію взаємодії міст з оточенням, економіко-містобудівну узгодженість, проблемно-пріоритетну орієнтованість, інтегральну результативність, гнучкість та екологічність.

Принцип універсалізації. Принцип передбачає розвиток міста як універсальної системи, здатної виконувати різноманітні функції та адаптуватися до змін середовища. Універсальне місто має бути підготовленим до виконання будь-якої ролі (економічної, соціальної, культурної чи екологічної), зберігаючи при цьому цілісність, внутрішню узгодженість і різноманітність функцій. Універсалізація – це процес, спрямований на досягнення єдності через різноманітність. Вона поєднує різні погляди, практики та можливості, сприяючи формуванню спільних орієнтирів розвитку. Її сутність полягає у створенні системи, здатної задовольняти потреби різних груп населення та бути придатною до функціонування в будь-яких умовах.

Принцип є універсальним і поширюється на всі складові урбанізованої системи. Щодо просторової складової він формулює вимогу гуманізації та функціональної насиченості середовища життєдіяльності, підвищення рівня комфорту, безпеки та ергономічності міського простору. Його реалізація спрямована на зменшення нераціональних витрат часу на пересування містом, що досягається шляхом підвищення щільності та інтенсивності використання

території, а також створення компактних багатофункціональних структур. У результаті формується багатофункціональний міський простір, у межах якого поєднуються житлова забудова, робочі місця, об'єкти громадського обслуговування, рекреаційні зони та місця дозвілля. Така організація території забезпечує збалансоване середовище життєдіяльності, знижує залежність населення від транспортних переміщень і підвищує ефективність використання інженерної та соціальної інфраструктури. Особлива увага приділяється забезпеченню «крокової доступності» повсякденних послуг, тобто наближенню закладів освіти, охорони здоров'я, торгівлі, громадського обслуговування до місць проживання, праці та відпочинку населення. Важливим напрямом є також розширення спектра та різноманіття доступних послуг, що підвищує рівень комфортності, стимулює соціальну активність і створює умови для свідомого вибору способу життя та споживання.

Щодо економічної складової принцип спрямований на формування умов для диверсифікації, підвищення унікальності та створення високої доданої вартості міської економіки, що є запорукою її стійкості та адаптивності до змін у макроекономічному середовищі. Така економіка характеризується здатністю забезпечувати стабільне функціонування міських систем у кризових умовах і водночас стимулювати інноваційний розвиток та структурні трансформації. Диверсифікована економічна структура переважно властива великим містам – обласним центрам, які розвивалися еволюційно: спочатку як торговельні та ремісничі осередки, а згодом – як промислові, освітні та культурні центри. У процесі історичного розвитку такі міста забезпечували функціональну збалансованість, поєднуючи виробничі, сервісні, наукові та культурні функції, що сприяло зміцненню їхньої конкурентоспроможності та привабливості для населення й бізнесу. Порівняно з малими містами, великі урбанізовані центри мають розвинену інфраструктуру, розгалужену систему комунікацій і вищий рівень економічної взаємодії, що формує кумулятивний ефект масштабу. Завдяки цьому створюються додаткові імпульси для зростання продуктивності, підвищення інвестиційної привабливості та залучення людського капіталу. Розвинена економічна та інституційна база великих міст також сприяє розвитку

специфічних компонентів міського середовища, таких як індустрії культури та дозвілля, освітні й науково-дослідні установи, креативні та інноваційні кластери. Ці елементи забезпечують не лише економічне зростання, але й підвищують якість життя та стійкість соціально-економічної системи міста.

У соціальній сфері принцип передбачає створення узгоджених, зрозумілих і прийнятних для всіх рішень, що забезпечують баланс інтересів, знижують ризики соціальних конфліктів і сприяють зміцненню суспільної довіри. Ефективні рішення характеризуються оптимальним співвідношенням вигод і витрат, а універсальні рішення – це норми, практики чи проєкти, які могли б бути без примусу прийняті всіма потенційними учасниками суспільного діалогу.

Отже, принцип універсалізації стосується не лише встановлення норм чи цінностей, а й узагальнює саму діяльність, спрямовану на створення рішень, придатних для застосування в широкому спектрі ситуацій. У соціальному вимірі цей принцип передбачає уникнення конфліктів, інтеграцію напрямів діяльності та досягнення згоди між різними групами учасників урбанізованої системи. Ідеться про те, що рішення, ухвалене окремим суб'єктом, має бути прийнятним для всіх сторін за умови обізнаності з його наслідками, можливими ризиками та впливом на спільне благо.

Принцип орієнтує всіх учасників системи на спільні цінності, потреби та умови існування. Серед цінностей можна виокремити такі, що не втрачають своєї актуальності у процесі суспільних трансформацій і становлять основу стабільності соціальної системи. Сукупність цих характеристик доцільно розглядати як інваріанти. Інваріанти мають універсальний характер, оскільки визнаються (або потенційно можуть бути визнані) усіма членами суспільства – незалежно від соціального статусу, етнічної належності, матеріального становища, расових чи інших ознак. До інваріантних чинників належать насамперед базові людські потреби (у здоров'ї, житті, безпеці, свободі). Важливою складовою є також забезпеченість матеріальними благами, зокрема добробут і стабільний рівень життя. Інваріанти виконують роль ключових орієнтирів у стратегічному плануванні та визначенні пріоритетів розвитку урбанізованих систем. Вони дають змогу зосередити увагу на тих аспектах, які

забезпечують найбільший довготерміновий ефект, сприяють підвищенню якості життя населення та сталості розвитку. Інваріантність забезпечує можливість дистанціювання від ситуативних чинників, формує розуміння цілісності системи й сприяє узгодженню дій відповідно до спільного блага.

Отже, інваріанти визначають не лише соціальні орієнтири, а й економічну політику, зокрема інвестиційну, зорієнтовану на задоволення тих потреб і цінностей, які мешканці міста та територіальні спільноти визнають справді важливими.

Принцип оптимізації зв'язків та міжтериторіальної співпраці. Принцип націлює на вироблення спільних основ господарювання міста-центра і адміністративно-територіальних утворень приміської зон, координації інтересів і консолідації ресурсів у питаннях, що становлять спільний інтерес. Наявна сукупність об'єктивних чинників, які зумовлюють необхідність такого підходу:

- потреба у спільному вирішенні транспортних проблем. Транспортна інфраструктура відіграє ключову роль у забезпеченні взаємодії міста-центра та населених пунктів приміської зони. Щоденна маятникова міграція населення всіма видами транспорту зумовлює необхідність комплексного, системного підходу до розв'язання проблем залізничного, автобусного та автомобільного сполучення. Особливої актуальності набуває питання будівництва та модернізації доріг загальнодержавного значення;
- потреба у спільному освоєнні природних ресурсів приміської зони. Територія приміської зони має значний рекреаційний потенціал, зокрема, можливість створення зон відпочинку для мешканців міста та туристів. Раціональне використання, охорона та примноження природних ресурсів є неможливими без програмної, узгодженої взаємодії між містом та навколишніми громадами;
- необхідність економічно обґрунтованого врегулювання земельних спорів. В умовах правової, організаційної та фінансової автономії територіальних громад ефективно вирішення земельних питань потребує створення єдиного кадастру території міста та приміської зони;
- реалізація інфраструктурних проєктів спільного інтересу. До таких належать проєкти, спрямовані на поліпшення систем водо- та енергопостачання,

розвиток інженерно-технічної та транспортної інфраструктури, утримання закладів охорони здоров'я, систем утилізації відходів тощо;

– забезпечення справедливого розподілу витрат і вигод у сфері комунального господарства. Потребує розроблення механізмів розподілу благ з метою зменшення територіальних диспропорцій, запобігання надмірному використанню земельних ресурсів та хаотичній урбанізації;

– сприяння збалансованому просторовому розвитку. Збалансований розвиток територій є чинником протидії надмірній концентрації економічної діяльності, сприяє зміцненню другорядних полюсів зростання, зменшенню соціально-економічної нерівності між територіями та групами населення. Формування поліцентричних мереж міст, агломерацій і регіонів забезпечує більш ефективний просторовий розподіл ресурсів, функцій і можливостей.

Принцип підкреслює важливість забезпечення просторової безперервності та функціональної взаємопов'язаності у межах урбанізованих систем. Ефективність розвитку таких систем дедалі більше залежить від рівня економічної інтеграції територій, раціонального використання просторових ресурсів і збалансованої організації господарських та соціальних взаємозв'язків. Йдеться не лише про врахування виробничої, демографічної та соціокультурної активності населення (його мобільності, просторових потоків, структури зайнятості й моделей споживчої поведінки), але й про необхідність усвідомлення ролі міст як ключових економічних і функціональних центрів тяжіння, що формують структурний каркас просторового розвитку національної системи розселення. Саме навколо таких центрів відбувається концентрація капіталів, знань і трудових ресурсів, які забезпечують динаміку територіального зростання та підвищують конкурентоспроможність регіонів. Це можливість зайняти свою нішу в загальних процесах розвитку регіону і держави, зосередження на функціях, які не можуть бути представлені в інших системах:

– специфікою міста-центру, з огляду на його адміністративний статус, історичну, культурну та архітектурно-урбаністичну цінність;

- функціями вищого ієрархічного (надрегіонального) рівня та зоною їх поширення (політичні, релігійні, адміністративні, культурні, наукові, освітні, туристичні, господарські, фінансові, комунікаційні й інформаційні), що пов'язані з наявністю об'єктів і структур, які репрезентують управління та контроль на міжнародному рівні;

- положенням системи в системі розселення;

- розвинутістю соціальної й виробничої інфраструктури, що створює унікальну спеціалізацію в галузях, які не є і не можуть бути відтворені будь-де в державі;

- роллю системи у структурі міжобласної та обласної системи розселення щодо забезпечення потреб населення у послугах унікального, епізодичного й спеціалізованого (періодичного) попиту, а також комунікаційною доступністю на різних просторових рівнях, зокрема міжнародному;

- нематеріальними чинниками та особливостями урбанізованого простору – духовно-світоглядними, ментальними, естетичними та іншими умовами, що відображають якість просторової ситуації.

В Україні агломерації формуються по факту, але відсутнє їх регулювання в законодавчому полі. Територіальні громади навколо великих міст не врахували всіх об'єктивних критеріїв, визначених у попередніх стратегічних документах. Агломерації, будучи продуктом глобальних процесів, повинні визначатися й класифікуватися за міжнародними стандартами, що не унеможливорює взяття до уваги специфічних національних умов.

В Україні в різних документах про агломерації зазначено таке:

- у Стратегії регіонального розвитку до 2027 р. наведено, що агломерації – це територіальні скупчення населених пунктів (насамперед міст), що формують цілісні суспільно-територіальні утворення з чисельністю населення понад 500 тис. осіб;

- за даними Вікіпедії, виділяють 23 найбільших агломерації; Проектом Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення правових підстав для утворення агломерації агломерацію визначено

як одну з форм співробітництва територіальних громад (zareestrovano 19 грудня 2019 p.);

– у Проекті закону «Про агломерації» подано, що агломерація може бути утворена навколо міста з кількістю постійного населення понад 200 тис. осіб або меншого міста, за умови якщо спільна чисельність постійного населення потенційних учасників агломерації становить не менше 200 тис. осіб.

Критерії виділення агломерацій можуть до певної міри залежати від визначених цілей: дослідницькі цілі вимагають використання строгих критеріїв; для досягнення практичних і політичних цілей слід брати до уваги певні регіональні відмінності з урахуванням специфічних для певної території засад регіональної політики розвитку поселенської системи. Точна й однозначна ідентифікація агломераційних центрів в Україні повинна супроводжуватися детальним аналізом на підставі сформульованих критеріїв. Без попередніх досліджень можливе лише їх доволі узагальнене виділення, яке зводиться до констатації того, що в певних містах відбуваються відповідні процеси й реалізуються до певної міри агломераційні функції.

Методологічною основою має стати ідея міжтериторіального співробітництва для вирішення проблемних питань, які виходять за межі окремих громад, як, наприклад, проблеми життєзабезпечення. Вчасно започатковане співробітництво між громадами може сприяти впровадженню надійних рішень і підвищувати можливість їх реалізації. Міжтериторіальне співробітництво може здійснюватися у різних формах: через укладання угод про партнерство, створення спільних органів або підприємств, реалізацію спільних проєктів, програм і стратегій розвитку. Така взаємодія сприяє координації просторового планування, розвитку інфраструктури, удосконаленню системи управління природними та економічними ресурсами, а також підвищенню якості публічних послуг.

Її сутність полягає в тому, що окремі громади, зберігаючи власну автономію, об'єднують зусилля для реалізації спільних цілей, які неможливо або складно досягти самотійно. Таке співробітництво може мати різні форми – від договірних партнерств і спільних програм до створення спільних підприємств,

агенцій чи асоціацій. Такий підхід передбачає формування синергії ресурсів і інституційного потенціалу для забезпечення ефективного та якісного надання місцевих публічних послуг, орієнтованих на потреби населення.

На підставі проведеного аналізу виокремлено три рівні територіальної організації: міста та агломерації, міські об'єднані територіальні громади та урбанізовані системи. На кожному з цих рівнів необхідно враховувати чинні законодавчо-правові умови міжтериторіального співробітництва, які визначають можливості координації розвитку, спільного планування інфраструктури та реалізації інтегрованих програм просторового розвитку (табл. 5.1).

Таблиця 5.1

Особливості регулювання фінансово-економічних відносин функціонування міст, міських територіальних громад та урбанізованих систем

	Міста, міські ОТГ	Міська агломерація	Урбанізована система
1	2	3	4
Суб'єкт	1. Первинним суб'єктом місцевого самоврядування в Україні, основним носієм його функцій і повноважень є територіальна громада села, селища, міста. Територіальні громади у визначеному Законом порядку можуть об'єднуватися в одну міську територіальну громаду, утворювати єдині органи місцевого самоврядування	1. Міська агломерація є формою багатопільового співробітництва територіальної громади міста – центру агломерації та територіальних громад сіл, селищ, міст і об'єднаних територіальних громад, що розташовані в зоні впливу агломерації	1. Урбанізована система – це складна динамічна система, що формується шляхом невинного впливу просторово-економічних, просторово-соціальних, соціально-економічних процесів і характеризується підвищеною щільністю населення, інфраструктури та економічної діяльності
Умови створення	2. Створення ОТГ. ОТГ створюють на основі принципів добровільності, економічної та соціальної ефективності та державної підтримки відповідно до реформи децентралізації влади та фінансів. Площа та кількість ОТГ законодавством чітко не регламентовані.	2. Створення міської агломерації. Міську агломерацію створюють шляхом укладання відповідного договору між учасниками агломерації (згідно з Проектом Закону України «Про міські агломерації» № 6743 від 17.07.2017р.)	2. Створення урбанізованої системи як процес якісних та кількісних змін у міському середовищі і суспільній свідомості міських жителів. Урбанізований простір є морфологічною одиницею, розглядається як антонім до поняття «сільські території», не обов'язково стосується конкретної поселенської форми і відображає певний стан процесів урбанізації на конкретній території

1	2	3	4
Сфера фінансово-економічних відносин	Бюджети міст та територіальних громад є самостійними, розробляються, затверджуються та виконуються відповідно до норм податкового та бюджетного законодавства. Доходи бюджету міста та територіальних громад: - податкові надходження; - міжбюджетні трансферти; - ДФРР, цільові програми; - запозичення внутрішні та зовнішні; - зовнішні інвестиційні та кредитні ресурси;	Основний фінансовий документ міської агломерації – кошторис, який визначає розподіл отриманих асигнувань для виконання цілей та завдань агломерації, передбачених договором агломерації. Доходи кошторису: - трансферти з бюджетів учасників міської агломерації; - внески інших суб'єктів для фінансування спільних проєктів;	Базовою основою для формування фінансово-економічного потенціалу, валового внутрішнього продукту, податкової бази та перерозподілу фінансових ресурсів урбанізованої системи є вартість території населеного пункту, що розраховують за відповідною методикою та визначаються на основі:
	- грантові ресурси; - податкові платежі суб'єктів господарювання до бюджетів різних рівнів та соціальних фондів; - фінансові внески населення та інших суб'єктів у проєкти громадського бюджету; - інші надходження, не заборонені законодавством. Витрати: - поточне утримання установ, організацій комунальної власності в межах повноважень; - будівництво, ремонт, придбання об'єктів комунальної власності; - фінансування проєктів в межах співробітництва громад; - соціальні виплати з місцевого бюджету.	- міжнародна технічна допомога; - кредитні ресурси; - інвестиції з різних джерел; - інші не заборонені законодавством доходи. Видатки кошторису: - будівництво об'єктів міської інфраструктури; - комплексна утилізація твердих побутових відходів; - енергозберігаючі технології і проєкти; - охорона довкілля; - участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об'єктів; - утримання органів агломерації; - інші витрати згідно з передбаченим договором переліку.	- географічного розташування, вартості природних ресурсів; - кількості населення, щільності, обсягів капіталовкладень у міську інфраструктуру; - адміністративного статусу населеного пункту; - господарських функцій: моно- та поліфункціональні міста, промислові центри тощо; - інші умови задоволення потреб мешканців; - екологічна складова. Витрати урбанізованої системи: - будівництво та створення нової вартості в зоні впливу: житло, виробничі структури, інфраструктурні об'єкти, інтелектуальна власність тощо; - економічне, соціально-культурне забезпечення учасників, мешканців урбанізованої системи; - охорона та збереження довкілля; - управління розвитком урбанізованої системи адміністративними та економічними механізмами

1	2	3	4
Можливості співробітництва	Регламентується Законом України «Про співробітництво територіальних громад»: - делегування одному із суб'єктів співробітництва виконання завдань з передачею відповідних ресурсів; - реалізації спільних проєктів та акумулювання спільних ресурсів; - спільного утримання і фінансування підприємств, установ та організацій комунальної форми власності – інфраструктурних об'єктів	Регламентується Договором про спільне фінансування (утримання) підприємств, установ та організацій комунальної форми власності та реалізації спільних проєктів інфраструктури, інші цільові програми, що становлять спільний інтерес територіальних громад – учасників агломерації. Сприяння інвестиційній діяльності на території міської агломерації	Парні взаємодії елементів урбанізованої системи: - ПЕ – просторово-економічна взаємодія і проєкти; - ПС – просторово-соціальна взаємодія та місце в ній населення; - СЕ – соціально-економічні проєкти, що доповнюються взаємодією населення та його фінансового ресурсу

Джерело: згруповано автором

Міжтериторіальне співробітництво вимагає форми організаційного представлення і фінансового забезпечення. У межах урбанізованих систем організаційну функцію могла виконувати спілка або асоціація територіальних громад, що виступає платформою для постійного діалогу, узгодження інтересів і колективного прийняття рішень. В основу утворення спілки доцільно покладено критерій участі зацікавлених територіальних громад. У такій ситуації можна визначити певний термін подання заяви до ради з бажанням увійти до неї. Входження нових членів до складу ради здійснюється відповідним рішенням щодо зміни меж ради агломераційної.

Можливості співробітництва регламентуються Договором про спільне фінансування (утримання) підприємств, установ та організацій комунальної форми власності та реалізації спільних проєктів інфраструктури, іншими цільовими програмами, що становлять спільний інтерес територіальних громад – учасників агломерації. Розподіл отриманих коштів для виконання цілей та завдань агломерації виконує кошторис. Доходи кошторису формують трансфери з бюджетів учасників міської агломерації; внески інших суб'єктів

для фінансування спільних проєктів; міжнародна допомога; кредитні ресурси; інвестиції з різних джерел; інші не заборонені законодавством доходи. Видатки спрямовують на будівництво об'єктів міської інфраструктури; утилізацію твердих побутових відходів; енергозберігаючі технології і проєкти; охорону довкілля; участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об'єктів; утримання органів агломерації тощо. Зазначимо розбіжності, що виникають у підходах до формування бюджетів на території агломерацій у випадку створення ОТГ і агломераційного утворення. На відміну від міст і об'єднаних територіальних громад, які формують фінансову модель управління на законодавчій основі (відповідно до Бюджетного кодексу, Податкового кодексу і Закону України «Про державний бюджет України»), бюджет агломерації формують за фактичними витратами (наприклад, фінансування об'єктів транспортної інфраструктури, соціальної та інженерно-технічної інфраструктури, екологічні питання), що потребує врегулювання (в Україні триває процес розгляду Закону «Про агломерації») (рис. 5.1).

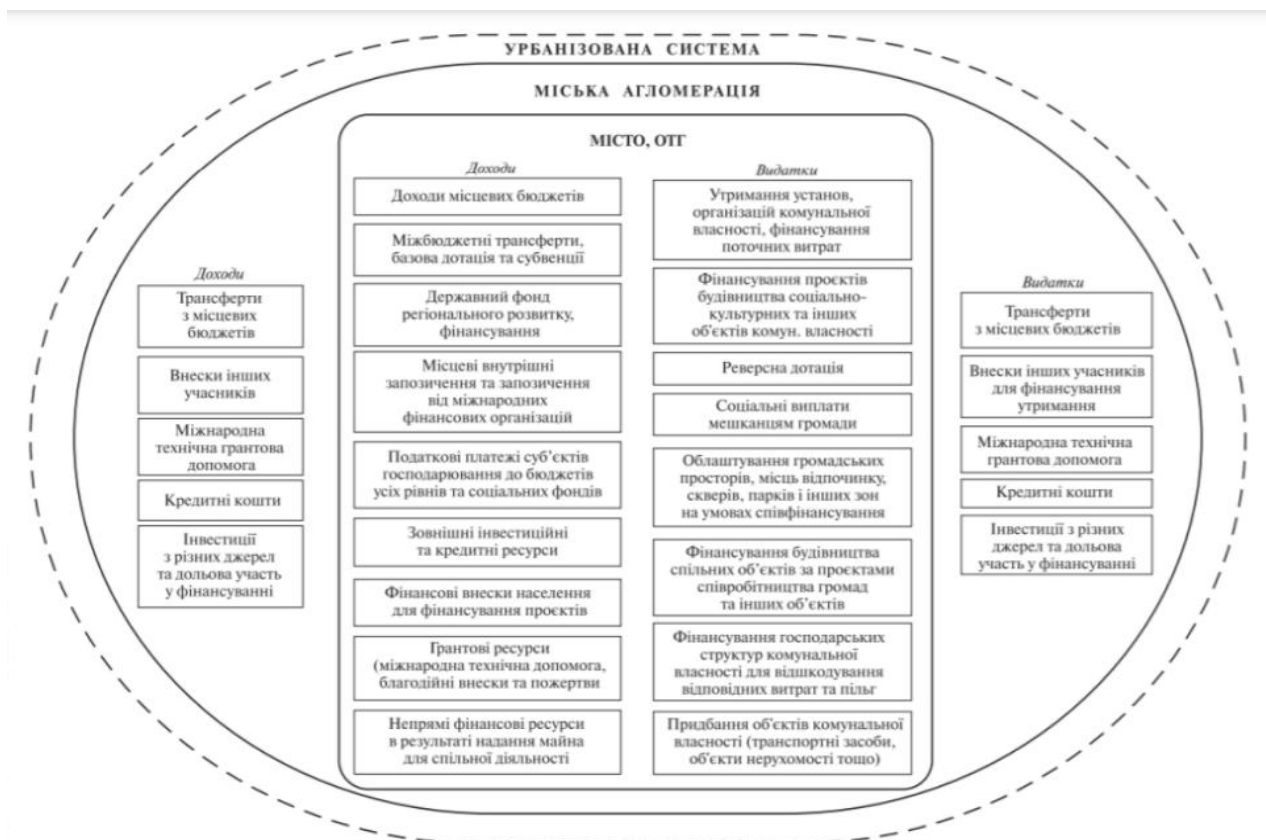


Рис. 5.1. Фінансово-економічна модель урбанізованої системи

Джерело: розроблено автором

Принцип соціально-економічних і просторових узгодженостей.

Проведений аналіз виявив, що значна частина проблем розвитку урбанізованих систем зосереджена у відокремленому розгляді соціально-економічних і просторових аспектів у розвитку міст, у той час як більшість завдань розвитку (доступність, комфортність, інклюзивність, безпека) тісно пов'язані з просторовою складовою урбанізованої системи.

Принцип соціально-економічних і просторових узгодженостей передбачає єдність соціальної та економічної політики з політикою просторового розвитку, орієнтацію планувальних рішень на підвищення якості життя, запобігання територіальним диспропорціям, зокрема між центром і периферією, промисловими й житловими територіями, забезпеченими та депресивними районами. Зокрема, узгодженість інвестиційної політики з просторовим виміром урбанізованих систем передбачає спрямування інвестицій на вирівнювання привабливості всієї системи, надання підтримки окремим територіям, що характеризуються особливими проблемами соціально-економічного розвитку, високим історико-культурним потенціалом, екологічними умовами і потребами охорони навколишнього природного середовища, вирівнювання економічного розвитку території і надання інвестицій територіям, які найбільше потребують економічного стимулювання.

Узгодженість житлової і просторової політик повинна передбачати розміщення житла, зокрема й соціального, у просторі територіальної громади і міст; виділення ділянок під житлове будівництво, розвиток житлового будівництва разом з інфраструктурою і системою послуг. Чинники, що впливають на житлові потреби людини, динамічно змінюються, їх потрібно оперативно застосовувати на ринку нерухомості для узгодження попиту і пропозиції. Житло у разі зміни потреб родини не може збільшуватися чи зменшуватися довільно, тому слід розглядати механізм зміни житлових умов у життєвому циклі людини.

Узгодження просторових характеристик міст із показниками систем громадського транспорту передбачає враховувати таких характеристик

простору, як величина міста, функціональна структура, конфігурація, природно-ландшафтні характеристики, щільність населення та забудови.

Рациональна політика у сфері щільності забудови, землекористування, розвитку громадських просторів, а також розміщення інфраструктури та послуг може забезпечити високий рівень якості життя за прийнятних економічних витрат. Принцип передбачає перенесення на рівень територіальних громад можливості самостійно визначати власні пріоритети розвитку відповідно до наявних ресурсів та економічного потенціалу співмірно до економічних, соціальних і екологічних потреб, а також посилює роль містобудівної документації не лише як гарантії забезпечення високих стандартів соціально-культурного та побутового обслуговування населення, але і як інструменту підвищення конкурентоспроможності територій, засобу згуртування різних суб'єктів територіального розвитку навколо нових цінностей і довготермінових пріоритетів.

Висока концентрація населення і щільність забудови у межах агломерації вимагає високого рівня її просторової організації, яку доцільно розглядати у взаємозв'язку з перспективним територіальним розширенням окремих підсистем та ефективністю використання ресурсів середовища. Рішення щодо просторової організації має враховувати вимоги оновленої містобудівної документації та схем планування території України і регіонального рівня, концепції інтегрованого розвитку територіальних громад, комплексних планів їх просторового розвитку, генерального плану міста-центру. Це стосується, зокрема, ресурсів і умов, що впливають на розвиток та визначають загосподарювання території; вимог, норм і обмежень щодо їх використання; меж основних функціональних типів територій та прогнозних пропозицій щодо їх просторової організації; умов розміщення та зв'язків розселення в системах; перспективного бачення міста-центру та механізмів управління агломераційними процесами.

У процесі розроблення містобудівної документації повинні знайти своє відображення обґрунтування та пропозиції щодо конкретизації завдань державної політики і рішень в галузі планування і забудови міст. Йдеться про

використання і забудову території, про створення нової інтегрованої системи планування, що відповідає сучасним характеристикам економіки. Тільки за наявності плану можливо створити джерела доходу, забезпечити узгодження інвестиційної політики із просторовими характеристиками міст. Рішення містобудівної документації мають передувати та лежати в основі прийняття рішень щодо розпорядження земельними ресурсами, які є матеріальною і фінансовою основою місцевого самоврядування. І хоча в науковій літературі поняття «рента» вживають стосовно сільськогосподарських земель, застосування цього терміна щодо всіх земельних ресурсів дає змогу зробити висновок, що за відсутності містобудівної документації орган місцевого самоврядування може отримати ренту (тобто дохід) від землі, використовуючи лише її обмежену кількість (абсолютна рента), розташування у сприятливих природних умовах або в зручному з погляду освоєння під певну функцію місці (диференційна рента). А за наявності містобудівної документації, якою визначено найбільш ефективне перспективне використання землі та передбачено здійснення необхідних «поліпшень» для реалізації цих рішень (наприклад, прокладання доріг та інженерних мереж, покращення екологічної ситуації, забезпечення техногенної безпеки тощо), можна вести мову вже про додану вартість землі, яка безумовно буде перевищувати ренту і виявиться у збільшенні надходжень у місцеві бюджети внаслідок підвищення земельного податку та появи інвесторів.

Важливо зважати на те, що просторові складові урбанізованої системи розвиваються за законами інертності, тоді як соціальні та економічні – за логікою соціокультурних, функціональних і ринкових процесів. Це зумовлює можливість розходження їхніх векторів розвитку. Отже, принцип орієнтує на пошук компромісних рішень, що забезпечують узгоджений рух системи по ефективній траєкторії.

Зростає конкуренція за контроль над простором, що супроводжується конфліктом між приватними та державними інтересами й потребує ефективної просторової політики; конкуренція за контроль над просторовим розвитком посилюється. Вона нерідко супроводжується конфліктом між приватними та

державними інтересами, а надмірна залежність від інструментів просторового планування не завжди є ефективною. Непослідовна або низькоякісна планувальна політика може спричиняти небажані трансформації з деструктивними наслідками (наприклад, забудову територій із високим ризиком затоплення). У деяких випадках надмірне зарегулювання стримує ринкові інвестиції, а формальне використання планувальних документів створює лише видимість вирішення проблем.

Реалізація принципу повинна забезпечити економічні, соціальні та екологічні вигоди для розвитку урбанізованих систем: економічні – стабільність і передбачуваність для інвесторів, визначають території, придатні для розвитку, узгоджують їх із транспортною мережею та трудовими ресурсами); соціальні – виявляються у врахуванні інтересів населення під час розробки політики, підвищенні доступності нових зон, розвитку інфраструктури, використанні занедбаних земель і створенні безпечного, здорового та сприятливого середовища; екологічні – через раціональне використання земель, збереження цінних природних, історичних і культурних об'єктів, заохочення енергоефективності тощо.

Беручи до уваги законодавчі зміни в системі просторового планування територіальних громад, органам місцевого самоврядування під час розроблення концепцій інтегрованого розвитку територіальної громади і комплексних планів просторового розвитку рекомендовано:

- обов'язково враховувати просторові пріоритети розвитку, які впливають з особливостей території територіальної громади, як умову реалізації соціально-економічних та інших складових і координації та кращого управління ресурсами міст;

- намагатися досягти фінансової спроможності реалізації пріоритетів розвитку територіальної громади: забезпечити потребу в необхідних коштах, надати потенційні джерела фінансування з огляду на територіальне спрямування з урахуванням можливості використання різних джерел фінансування, передбачених законодавством України;

– удосконалити методичні підходи до аналізу, оцінювання, прогнозування і моделювання розвитку міст з визначенням його пріоритетів, вибору конкретних способів, системи цілей і результатів розв’язання ідентифікованих проблем або реалізації можливостей;

– додержуватися вимог державної політики розвитку територій, закріплених у стратегіях державного і регіонального рівнів; урахувати пропозиції щодо розвитку функціональних типів територій, транскордонних регіонів, логістичних центрів та індустріальних парків;

– забезпечити відкритість, прозорість і загальну доступність матеріалів концепції інтегрованого розвитку і комплексних планів просторового розвитку територіальних громад на вебпорталі територіальної громади.

Принцип гнучкості й адаптивності. Його сутність полягає у здатності оперативно реагувати на зміни зовнішнього та внутрішнього середовища, забезпечуючи збереження функціональної стійкості, ефективності використання ресурсів і високої якості життя населення. У науковому сенсі гнучкість розглядають як інституційну, просторово-структурну та когнітивну властивість системи, що виявляється у її спроможності трансформуватися без руйнівних наслідків для її цілісності та відтворювальної здатності. З позицій системного підходу гнучкість може бути визначена як здатність до саморегуляції через створення нових можливостей розвитку за умов мінливості зовнішніх і внутрішніх чинників без надмірних витрат часу, капіталу чи втрати продуктивності. У світі швидких змін гнучкість стає головною конкурентною перевагою. Традиційне планування, побудоване на фіксованих прогнозах, втрачає актуальність, коли зовнішнє середовище змінюється швидше, ніж затверджуються документи. Приклади таких змін простежуємо тоді, коли темпи житлової та комерційної забудови часто перевищують швидкість оновлення транспортної, інженерної та соціальної інфраструктури. Якщо будівельні проекти реалізуються порівняно швидко, то розвиток інфраструктурних систем має інертний характер і потребує тривалого планування та координації. Це призводить до дисбалансу між просторовим розвитком і якістю міського середовища. З огляду на це одним із ключових

завдань урбаністичної політики стає узгодження темпів забудови з ритмом розвитку інфраструктури, що забезпечує комплексність, стійкість і збалансованість урбанізованих систем.

Високий рівень невизначеності, технологічні зрушення, зміна моделей споживчої поведінки та нестабільність соціально-економічних процесів, демографічні зрушення та зміна моделей зайнятості радикально змінюють параметри міського середовища. Цифрова економіка формує нову податкову базу, трансформує структуру доходів і витрат, а також впливає на вартість землі й нерухомості. У цих умовах виникає потреба перегляду механізмів оподаткування, міжрегіонального вирівнювання та фінансової децентралізації з метою збереження економічної стійкості систем. Принцип гнучкості стає детермінантою адаптивного потенціалу міських систем у добу швидких технологічних і соціальних трансформацій. Його реалізація потребує не лише змін у структурі простору чи управлінських процедур, а й трансформації когнітивних і культурних моделей мислення, на яких ґрунтується сучасне міське управління.

Зазначені процеси зумовлюють необхідність переосмислення ролі планування у стратегічному управлінні. Сутність принципу полягає в тому, що стратегія має задавати загальний напрямок розвитку урбанізованих систем, залишаючи можливість коригування шляхів досягнення цілей у процесі реалізації. Ефективне управління – це не просто дотримуватися плану, але й прагнути до адаптивності. Адаптивність у цьому контексті розглядають як вищу форму гнучкості, що передбачає не лише реакцію на зміни, а й активне передбачення та запобігання ризикам на підставі постійного моніторингу середовища та аналізу слабких сигналів. У просторовому вимірі принцип гнучкості передбачає здатність планувальної структури міста до адаптації, зокрема, можливість зміни функціонального призначення територій і об'єктів нерухомості відповідно до нових соціально-економічних чи екологічних реалій. Така трансформаційна здатність забезпечується багатофункціональністю простору, модульністю архітектурних рішень, а також наявністю резервів

територій під майбутні об'єкти інженерної, транспортної чи соціальної інфраструктури.

На методологічному рівні реалізація принципу гнучкості та адаптивності спирається на моніторинг, своєчасне виявлення тенденцій і можливість коригування управлінських дій, застосування підходів сценарного та стратегічного передбачення у плануванні; механізми адаптивного управління, засновані на циклі «планування – реалізація – оцінка – корекція».

Принцип не заперечує потребу у стратегічному плануванні, а трансформує його зміст – від жорсткої детермінації до гнучкого управління розвитком. Він передбачає, що ефективність управлінських дій визначається не точністю прогнозів, а здатністю своєчасно інтерпретувати сигнали середовища, переосмислювати цілі та змінювати траєкторії дій відповідно до нових викликів і можливостей. Гнучкі системи управління характеризуються оперативною здатністю змінювати управлінські пріоритети відповідно до динаміки зовнішнього середовища, перерозподіляти ресурси з рутинних адміністративних функцій на виконання гуманітарних або кризових завдань, забезпечуючи при цьому високий рівень міжвідомчої координації та комунікаційної узгодженості.

Принцип забезпечення стійкості системи. Тісно пов'язане з поняттям сталості, яке в урбаністиці набуло широкого застосування. Сталість системи розглядають у контексті ресурсоощадливості та, за можливості, «відв'язання» економічного розвитку від використання природних ресурсів. Стійкість означає здатність системи витримувати наслідки впливу економічних, екологічних, політичних та інших криз, адаптуватися до змін, формувати стратегії підготовки до можливих викликів у майбутньому, забезпечуючи сталий розвиток і добробут населення.

Зміни мають різну динаміку та наслідки. Повільні та стабільні змінні, що постійно впливають на систему, здатні спричиняти незворотні трансформації, переводячи її в інші режими функціонування. За таких умов лише наголошення на принципах стійкості й надмірності є недостатнім, необхідно розвивати

здатність системи до подолання, адаптації та трансформації (*Yamagata & Sharifi, 2018*).

Стійкість – це не додаткове, а невід’ємне завдання інтегрованого розвитку. Її можна досягти лише в тому випадку, якщо взято до уваги всі компоненти урбанізованої системи. Щоб зробити систему життєздатною, необхідно запобігати її розвитку (розширення) в зонах ризику, вирішувати проблеми розширення несанкціонованої забудови, відсутності інфраструктури і погіршення стану довкілля. Важливо враховувати регіональні особливості. Наприклад, близькість територій до лінії фронту зумовлює пріоритетність розбудови безпекової інфраструктури та заходів із підтримання громадського порядку, захисту критичної інфраструктури від загроз, включаючи кібератаки та гібридні загрози.

Фінансова стійкість стратегії розвитку залежить від узгодженості програмних компонентів із наявними і прогнозованими ресурсами. Незважаючи на це, у практиці міського планування часто недооцінюють довготермінові фінансові наслідки політичних рішень, зокрема, капітальні витрати (на розвиток інфраструктури, транспортних систем, житлового фонду) та експлуатаційні видатки, пов’язані з утриманням створених об’єктів. Для багатьох міст такі витрати стають значним бюджетним навантаженням, що може обмежувати фінансову автономію територіальних громад. Раціональне управління бюджетним циклом (від планування до оцінки ефективності витрат) є ключовою умовою сталості місцевого розвитку.

У контексті екологічних загроз постає необхідність не лише брати до уваги можливості збереження навколишнього середовища, а й прогнозувати наслідки впливу економічних, політичних і екологічних криз, загострення уваги щодо вичерпності природних ресурсів, спрямовувати екологічну діяльність на використання відновлюваних джерел енергії для енергопостачання, розвиток зеленої економіки з безвідходним виробництвом, яка має високий відсоток озеленення території, зберігає природні ландшафти. Екологізація інтегрованого розвитку необхідна для врахування ризиків, що

можуть виникати внаслідок кліматичних змін, властивих урбанізованим системам (рис. 5.2).



Рис. 5.2. Напрями політики екологізації у розвитку урбанізованих систем

Джерело: розроблено автором

Щодо екологічної складової, то в умовах високої концентрації населення та економічної активності різні види господарської діяльності змагаються за одні й ті самі обмежені природні ресурси – земельні, водні, енергетичні, лісові тощо. Це вимагає постійної координації процесів, пов'язаних з експлуатацією, збереженням, реорганізацією та вивільненням ресурсів, які можна розглядати як основні фази адаптаційного циклу розвитку урбанізованих систем. У відповідь на зростання антропогенного навантаження сучасна урбаністична політика дедалі більше орієнтується на впровадження екологічно збалансованих моделей розвитку міст, які поєднують просторове планування, кліматичну політику та управління природними ресурсами. Основними напрямками цього переходу є концепції «зеленого міста» (Green City), «міста, стійкого до змін клімату» (Climate-Smart City) та «рішень, заснованих на природі» (Nature-Based Solutions). У сукупності ці підходи формують нову парадигму урбаністичного розвитку, у якій місто розглядають не як споживача

природних ресурсів, а як інтегрований елемент екосистеми, що відновлює, регулює та підтримує природний баланс.

Принцип стійкості передбачає реалізацію таких напрямів:

- адаптація – впровадження заходів із коригування природних і соціально-економічних підсистем для зменшення шкоди від кліматичних, техногенних, безпекових ризиків або використання потенційних переваг;
- пом'якшення – через зменшення негативного впливу антропогенних чинників, зниження рівня викидів парникових газів та переходу до ресурсоефективних технологій;
- раціональне управління ресурсами – формування політики ощадливого використання природних, матеріальних і просторових ресурсів унаслідок зменшення відходів, повторного використання матеріалів та розвитку сучасної інфраструктури, здатної задовольнити потреби різноманітного міського населення, що зростає;
- відновлення і підтримка природного середовища як основи життєздатності та довготермінової стабільності системи, збереження екосистем, підвищення якості навколишнього середовища, розширення відкритих і зелених просторів, що підтримують екологічну рівновагу та покращують якість життя у межах урбанізованої системи.

Отже, стійкість урбанізованої системи розглядають не як статичний стан, а як динамічний процес постійного балансування, адаптації та оновлення, що забезпечує її тривалу ефективність і конкурентоспроможність.

Принципи чітко пов'язані з розвитком урбанізованих систем і придатні для окреслення стратегічних наукових засад інтегрованого розвитку. Вони кореспондують між собою. Принципи діють як для завдань просторової організації урбанізованих систем, так і для їхнього розвитку. Повноцінне застосування сформульованих вище принципів передбачає якісні зміни в методології і методах аналізу, оцінці та обґрунтуванні рішень у розвитку урбанізованих систем. Їх дотримання дасть змогу краще врахувати складні та неоднозначні процеси, що відбуваються в містах, забезпечити розвиток міст по ефективній траєкторії.

5.2. Концепція інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Для завдань інтегрованого розвитку варто розрізняти такі поняття, як концепція і стратегія. Концепція – це комплекс поглядів на систему; певний спосіб розуміння; основна ідея, головний задум; конструктивний принцип (принципи); система шляхів вирішення завдань. Концепція охоплює стратегію – як спосіб (діяльність, дії) досягнення мети; загальний план, що охоплює тривалий період часу; система пошуку формування та розвитку доктрини, яка забезпечить довготерміновий успіх у процесі її послідовної і повної реалізації. Водночас доктрину трактують як систему тверджень, знань і догм (релігійних, філософських, політичних), а також систему діяльності й мислення. Стратегію інтегрованого розвитку урбанізованих систем розглядатимемо як формування активних засобів, а також способів їх використання для досягнення мети. Активними засобами стратегії є економічний, людський і просторовий та часовий потенціали, тобто вони охоплюють всі складові урбанізованої системи. Спосіб використання активних засобів стосується технологій та інформаційного забезпечення стратегії, чинників регулювання урбанізаційних процесів. У контексті процесу реалізації стратегія не лише забезпечує основу для прийняття рішень, але і є предметом моніторингу її впровадження, оцінювання обґрунтованості рішень та їх коригування.

Концепція повинна виконувати функції координації стратегічного планування на державному та регіональному рівні; визначення внутрішніх і зовнішніх умов, тенденцій, обмежень і диспропорцій (охоплюючи технічні та фінансові можливості) реалізації завдань інтегрованого розвитку; визначення економічних, соціальних, просторових і міждисциплінарних пріоритетів розвитку урбанізованої системи.

Стратегія визначає цілі і завдання, вибір методів і механізмів, що забезпечують ефективне використання ресурсів для досягнення цілей; формування і реалізацію плану заходів щодо досягнення цілей і вирішення завдань інтегрованого розвитку; визначення ресурсів для досягнення цілей і вирішення завдань інтегрованого розвитку урбанізованої системи;

координацію дій зацікавлених осіб стратегічного планування та заходів щодо термінів їх реалізації, очікувані результати та параметри ресурсного забезпечення; моніторинг та контроль за реалізацією цілей інтегрованого розвитку; науково-технічне, інформаційне, ресурсне та кадрове забезпечення стратегічного планування; створення умов, що забезпечують залучення всіх зацікавлених осіб до процесу стратегічного планування. Стратегія розвитку урбанізованих систем може орієнтуватися на різні цілі, зокрема, усунення суперечностей просторової організації; пошук шляхів підвищення ефективності функціонування системи; досягнення сумісності між елементами системи і між системою та навколишнім середовищем; обґрунтування обмежень в організації і розвитку системи та інші цілі. Проте інтегральною метою стратегічного планування є підвищення результативності використання потенціалу системи через оптимізацію основних детермінат системи в заданому проміжку (масштабі) часу.

Вимога прогностичності у процесі обґрунтування рішень розвитку урбанізованих систем. Інтегрований розвиток спрямований на майбутнє, що зумовлює вимогу прогнозування у формуванні всіх детермінант як відображення в урбанізованих системах найвірогідніших в майбутньому цілей і засобів розвитку, а також умов їх досягнення. Прогнозні показники закладають основу можливих перспектив території. Прогнозування забезпечує превентивність управлінських рішень, суть яких полягає в запобіганні небажаного стану і ситуацій ще до моменту, коли не виник конфлікт. Структуру системи творять елементи, що мають різну динаміку і розміри, відіграють у системі окрему роль, відповідно, по-різному прогножуються. Для досягнення рівноваги чинників і об'єктивності прогнозування передусім необхідно визначити вагу та розміру кожного елемента, окреслити його місце в системі. В умовах трансформації суспільства одні елементи підвищують свою вагу і розмір, –інші – знижують. Зважаючи на суттєві зміни в економічному, демографічному та соціальному розвитку, поведінці споживачів, виникає невизначеність у прогнозуванні майбутніх споживчих витрат і вимог з боку економічних суб'єктів.

Слід оперувати прогнозами у різних сферах розвитку:

- зміни соціальної та професійної структури населення міста, що охоплюють аналіз трудових ресурсів і соціальних переміщень населення;
- прогнози розвитку соціально-демографічної структури, що охоплюють аналіз проблем народжуваності, тривалості життя і збереження здоров'я населення, розмірів і типів сім'ї;
- прогнози, пов'язані з розв'язанням екологічних проблем, тобто збереженням та удосконаленням природного середовища;
- прогнози щодо зміни галузевої структури економіки, можливості реалізації великих інвестиційних проєктів, можливого закриття підприємств, впливу макроекономічних і регіональних тенденцій розвитку.

Необхідно до того ж передбачити не тільки загальні потенційно можливі зміни (для країни в цілому), а й специфічні особливості та процеси, що «накладаються» на них, які матимуть значення для розвитку конкретного міста. Для цього розглядають не тільки наявні проблеми, але й передбачають можливості хибного розвитку та реалістичні потенціали: як великі будівельні проєкти, так і можливе закриття підприємств. Багатогранність прогнозу закономірна, чим більша кількість показників залучена до прогнозу, тим аргументованіше й об'єктивніше проєктне рішення можна очікувати.

Проте на практиці важко об'єднати прогнозні параметри в межах одного проєкту, тому доцільновизначити пріоритетність прогнозних показників, що залежить від стану системи ізавдань, які потребують вирішення на певному проміжку. Якщо раніше визначальним був нормативно-цільовий метод перспективного планування та прогнозування (на підставі цільових планових вказівок і вимог галузей, а також зростання окремих показників до нормативних), то в нинішніх умовах зростає роль пошукового методу, коли майбутнє визначається як продовження дій, спрямованих на усунення наявних проблем та підвищення ефективності системи.

Виділяють такі етапи пошукового прогнозування розвитку системи:

- аналіз та структурне подання урбанізованої системи;
- визначення ієрархії елементів та їх ролі в системі;

- оцінка потенціалу системи;
- часткові прогнози розвитку у розрізі окремих детермінант урбанізованої системи з врахуванням усього комплексу чинників та стохастичності розвитку (прогноз чисельності населення, проєктного обсягу житлового фонду і всього комплексу обслуговуючих закладів; обсягів нового будівництва; показників необхідної території для забудови; сумарних містобудівних витрат тощо);
- сумарний прогноз із врахуванням вагових коефіцієнтів елементів і розробка перспектив розвитку урбанізованої системи.

Визначення просторових пріоритетів у розвитку

На підставі стратегічного бачення майбутнього і результатів системного аналізу урбанізованої системи визначають стратегічні пріоритети довготермінового розвитку системи. Виходячи із загальної структури Концепції інтегрованого розвитку⁷⁵, пропонують виділяти мінімум чотири групи пріоритетів: соціально-економічні, екологічні, просторові, міждисциплінарні.

Пріоритетів не може бути багато. Необхідно сконцентруватись на головному. На тому, що принесе результати. На тому, де масштабна перспектива. На тому, для чого реально знайти ресурси (стратегія як спосіб дій стає особливо необхідною в ситуації, коли для прямого досягнення основної мети недостатньо наявних ресурсів).

Критеріями визначення пріоритетів можуть бути:

- завершення поточних проєктів, що перебувають на різних етапах реалізації, з урахуванням їхнього впливу на досягнення стратегічних цілей міста;
- інфраструктурні вимоги, необхідні для забезпечення ефективного функціонування об'єктів і систем міського господарства;
- можливість залучення позабюджетних джерел фінансування, зокрема, державних грантів, міжнародної технічної допомоги, приватних інвестицій або державно-приватного партнерства;
- взяття до уваги потреб соціально вразливих груп населення та громад, які мають обмежений доступ до базових послуг або інфраструктури.

⁷⁵ Концепції інтегрованого розвитку. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17#Text>

У процесі розроблення концепції особливої уваги потребує визначення просторових пріоритетів, що впливають з особливостей території. Це дасть змогу забезпечити реалізацію напрямів політики розвитку, а також покращити координацію управління ресурсами урбанізованої системи. Передумовою визначення просторових пріоритетів розвитку є проведення поглибленої діагностики територій, яка передбачає виявлення їхніх ендегенних ресурсів і потенціалів, що можуть бути використані для стимулювання зростання, а також ідентифікації бар'єрів і сфер, які потребують цілеспрямованої підтримки. Такий підхід забезпечує формування цілісного уявлення про структурні особливості просторового розвитку, внутрішні резерви та дисбаланси урбанізованої системи.

У процесі дослідження з'ясовано, що особливу господарську, екологічну, наукову та естетичну цінність для урбанізованих систем становлять такі типи територій:

- території з різним рівнем активності процесів урбанізації;
- вільні території та території з потенціалом інтенсифікації забудови;
- промислові території;
- території та об'єкти, сформовані внаслідок реалізації масштабних інвестиційних проєктів;
- території реновації;
- території житлової забудови;
- території інфраструктури;
- природно-ландшафтні території;
- території історичної забудови, пам'яток та об'єктів культурної спадщини;
- громадські простори.

У табл. 5.2 наведено коротку характеристику типів територій урбанізованої системи.

Функціональні типи територій урбанізованих систем та вимоги щодо
їх використання

Тип територій	Характеристика та вимоги використання
Території з різним рівнем активності процесів урбанізації	Центральна зона – характеризується високою щільністю забудови, наявністю історичних об’єктів; має багатофункціональний характер із концентрацією адміністративних, ділових, культурних, торгових, наукових і громадських функцій. Нецентральні території – придатні для різних типів забудови, мають середню щільність; значну їх частину займають промислові та складські зони, що сформувалися в міжвоєнний і ранній радянський періоди. Приміські території – багатофункціональні, поєднують міські й сільські риси, є зоною дифузії середовищ, де виникають нові просторові властивості та системні ефекти
Вільні території	Мають значний інвестиційний потенціал для розміщення житлової, комерційної та іншої забудови, особливо за умови покращення транспортної доступності. Є резервом розвитку урбанізованої системи
Території можливої інтенсифікації забудови	Уже забудовані території з розвиненими або потенційно перспективними транспортно-комунікаційними зв’язками. Можуть бути ущільнені чи модернізовані, проте рівень їхньої інвестиційної привабливості нижчий, ніж у вільних територій
Громадські простори	Життєво важливий компонент успішного міста. Добре спроектовані й керовані громадські простори є цінним міським активом, що позитивно впливає на якість життя та економіку: сприяють здоров’ю і добробуту, зменшують негативні ефекти зміни клімату, стимулюють пішохідну й велосипедну мобільність, підвищують безпеку. Такі простори покращують житлове середовище, підтримують вартість нерухомості, приваблюють туристів і сприяють розвитку роздрібної торгівлі

Території інноваційних центрів	Призначені для розміщення індустріальних парків, наукових парків, бізнес-інкубаторів, інноваційних хабів, кластерів і центрів зростання. Сприяють формуванню високотехнологічних галузей, створенню робочих місць та залученню інвестицій
Природно-ландшафтні території	Є невід’ємним елементом простору урбанізованої системи завдяки санітарно-гігієнічному значенню: регулюють мікроклімат, зменшують шум, пил та рівень забруднення, захищають від промислових і транспортних викидів. Мають позитивний психологічний і рекреаційний вплив, формують естетику міста, підвищують вартість нерухомості та привабливість територій для відпочинку й туризму
Території ревіталізації	Охоплюють деградовані міські простори, що потребують відновлення. Ревіталізація передбачає комплексні заходи у сфері планування, економіки, архітектури та соціальної політики, спрямовані на поліпшення функціональних і естетичних характеристик. Особливу увагу приділяють колишнім промисловим зонам у межах міст, що втратили свою функцію: їх можна реконструювати та перепрофілювати для житлових, офісних, культурних чи рекреаційних потреб
Території та об’єкти, що утворилися внаслідок великих інвестиційних проєктів	Охоплюють інфраструктурні та спортивні об’єкти (наприклад, стадіони, побудовані до Євро-2012). Потребують активного управління для забезпечення економічної ефективності, сталого розвитку та максимальної завантаженості. Використання таких об’єктів повинно поєднувати функції спорту, культури, туризму та економічної активності для досягнення довготермінової результативності
Території транспортної інфраструктури	Визначають якість зв’язків урбанізованих систем із зовнішнім середовищем та внутрішню мобільність. Транспорт впливає на економіку, довкілля та якість життя населення. Резервування територій під розвиток транспортної інфраструктури повинно враховувати: підтримку статусу міст у регіональній і національній мережі, забезпечення доступності до місць роботи, навчання, відпочинку, підвищення інвестиційної привабливості територій і досягнення екологічного балансу

Території історичної заbudови, пам'яток та об'єктів культурної спадщини	Мають високу культурну, економічну та соціальну цінність. Забезпечують унікальну ідентичність міста, формують туристичну привабливість і середовище високої культурної якості. Важливі умови: охорона та реставрація, адаптивне повторне використання, захист від несумісної заbudови, дотримання вимог до архітектури, дизайну та матеріалів
--	---

Джерело: згруповано автором

Подана функціонально-просторову модель ілюструє логіку інтегрованого розвитку урбанізованої системи, у якій соціальні, економічні та екологічні пріоритети мають реалізовуватися через чітко визначені просторові рішення(рис. 5.3).

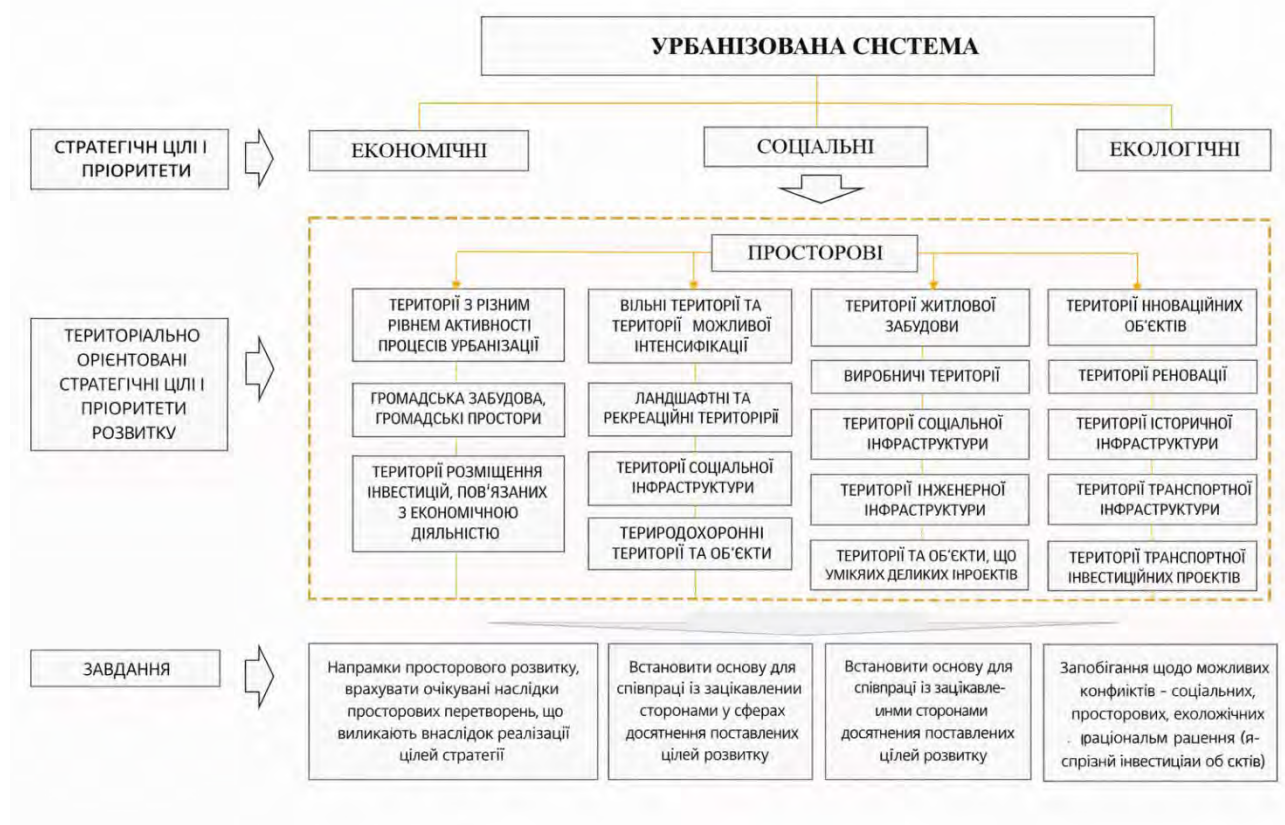


Рис. 5.3. Функціонально-просторова модель урбанізованої системи

Джерело: згруповано автором

Під час розроблення стратегії розвитку урбанізованої системи вирішується комплекс завдань, що охоплюють розвиток транспортної системи, територіальне планування, забезпечення економічного зростання, формування житлової інфраструктури, екологічну безпеку тощо. Зазначені завдання перебувають у площині соціально-економічних, економіко-просторових і

соціально-просторових взаємодій, що зумовлює необхідність застосування системного підходу, який дає змогу розглядати їх у взаємозв'язку та забезпечувати комплексність управлінських рішень. Водночас у процесі стратегічного планування доцільно виокремлювати найбільш критичні проблеми, що блокують ефективне розв'язання інших завдань і мають визначальний вплив на функціонування міста як цілісної системи. Концентрація ресурсів на поетапному усуненні таких «вузлових» проблем дає змогу звужити простір альтернативних соціально-економічних рішень, підвищити керованість процесів розвитку та забезпечити вищу результативність реалізації стратегії. Таким чином, на підставі наведеного переліку (див.табл.5.2) запропоновано два базові типи територій:

- а) Проблемні зони – простори, які характеризуються концентрацією несприятливих соціальних, економічних або природних явищ. Їхній розвиток обмежується наявністю структурних бар'єрів, подолання яких потребує цілеспрямованих управлінських, інституційних та інфраструктурних втручань;
- б) Сфери зростання – території, що володіють унікальними передумовами та потенціалом розвитку. За умови належного стратегічного управління та реалізації цільових інтервенцій вони здатні формувати конкурентні переваги, підвищувати інвестиційну привабливість і бути каталізаторами просторово-економічного зростання урбанізованої системи.

З огляду на різноманіття функціональних типів територій, неможливо застосувати уніфіковані правила їх використання. Розроблення детальних параметрів розвитку та використання територій має базуватися на їхньому функціональному призначенні, потенціалі та ролі у структурі урбанізованої системи, що забезпечить узгодженість планувальних рішень і підвищить ефективність просторової політики. Наприклад, для територій інтенсивної урбанізації доцільним є застосування регулювання параметрів забудови (щільності, поверховості, функціонального змішування), обмеження транзитного автомобільного руху, впровадження нормативів екологічної безпеки та забезпечення мінімально допустимих показників озеленення

відповідно до містобудівних норм. На територіях, не забезпечених інженерно-технічною та транспортною інфраструктурою, пріоритетними є обмеження забудови до моменту створення відповідних мереж і визначення етапності інфраструктурного розвитку. Природно-ландшафтні та особливо цінні природні території підлягають режимам охорони та регламентованого використання, включно з обмеженням забудови, відновленням природних екосистем, залісненням і можливим використанням для рекреаційних, освітніх та природоохоронних цілей (ДБН, 2019).

Законодавство не формулює чітких вимог щодо змісту та методології визначення просторових пріоритетів, надаючи владі певну свободу та гнучкість у цьому питанні. Водночас виділення функціональних типів територій для стратегічного планування потребує більш узагальненого та синтетичного підходу до просторових проблем, аніж передбачено у містобудівній документації. Водночас слід брати до уваги функціональні типи територій, визначені в державних стратегіях та документах регіонального і місцевого рівнів.

Інструменти формування інвестиційно привабливого простору

Формування сприятливого інвестиційного середовища вимагає цілеспрямованої просторової політики, спрямованої на раціональне використання земельних ресурсів, розвиток інфраструктури та підтримку інноваційної активності. Ефективна реалізація таких заходів забезпечує підвищення конкурентоспроможності територій, створення робочих місць і зростання місцевих бюджетів.

До інструментів формування інвестиційно привабливого простору належать:

- добір вільних територій і територій можливої інтенсифікації забудови формують потенціал для реалізації інвестиційних проєктів і використання їх з позицій найбільш ефективного використання;
- консолідація земельних ділянок у єдиний земельний масив із визначенням власником або оператором, що дає змогу досягти критичної маси для реалізації масштабних інвестиційних проєктів, зменшити транзакційні витрати та підвищити ефективність управління територіями;

- розвиток інфраструктурної бази, разом з модернізацією телекомунікаційних мереж, транспортних коридорів, систем водопостачання, водовідведення та енергозабезпечення, а також поліпшенням доступу до портів, аеропортів і залізничних вузлів;
- створення промислових і бізнес-парків, що забезпечують наявність доступної за ціною, інженерно підготовленої та обслуговуваної землі поблизу ключових транспортних артерій, адаптованої до потреб цільових галузей промисловості. Такі парки відіграють роль осередків концентрації підприємницької активності та технологічного розвитку;
- підтримка стартапів і малого бізнесу через надання доступного виробничого та офісного простору в межах інноваційних кластерів. Це сприяє формуванню мережевої взаємодії, синергетичних ефектів та поширенню інновацій у пріоритетних секторах економіки;
- у сукупності зазначені інструменти створюють передумови для інтеграції інвестиційної, просторової та інноваційної політики на локальному рівні, забезпечуючи збалансований розвиток урбанізованих систем і підвищення їхньої економічної стійкості.

Коротко зосередимо увагу на двох інструментах: добір вільних територій і створення промислових парків. Вільні території і території можливої інтенсифікації забудови формують потенціал для реалізації інвестиційних проєктів і повинні розглядатися як потенційні об'єкти інвестиційної діяльності з позицій найбільш ефективного використання та дотримання умов сталого землекористування цієї земельної ділянки або території. Найбільш ефективно використання відповідно до Методики експертної грошової оцінки земельних ділянок визначається такою дефініцією: «фізично можливе та економічно доцільне використання земельної ділянки, в результаті якого вартість, що визначається, буде максимальною порівняно з вартістю, яка може бути визначена на підставі аналізу інших можливих варіантів її використання»⁷⁶. В

⁷⁶ Кабінет Міністрів України. (2002, жовтень 11). *Методика експертної грошової оцінки земельних ділянок* (Постанова № 1531). Офіційний портал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>; Кабінет Міністрів України. (2003, вересень 10). *Постанова № 1440 «Про затвердження Національного стандарту № 1 «Загальні засади оцінки майна і майнових прав»*. Офіційний портал Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua>

основу визначення найбільш ефективного використання об'єкта інвестиційної діяльності покладено той факт, що дохід від управління певною територією залежить від ефективності її використання в господарському обігу. У процесі добору земельних ділянок необхідно враховувати ці умови.

З огляду на вищезазначене та опираючись на норми законодавства, аналіз найбільш ефективного використання об'єкта земельної ділянки доцільно здійснювати поетапно у такій послідовності:

- аналіз альтернативних варіантів використання залежно від ринкової ситуації та перспектив її зміни;
- аналіз юридичної допустимості використання; аналіз технічної (фізичної) можливості використання; аналіз економічної доцільності впровадження інвестиційного проєкту;
- оцінка ефективності впровадження інвестиційного проєкту.

Аналіз альтернативних варіантів використання вільних територій безпосередньо пов'язаний із збором інформації і пошуком варіантів для прийняття об'єктивного рішення щодо використання того чи іншого об'єкта. Тому аналіз варіантів використання вимагатиме проведення маркетингових досліджень ринку нерухомості. Здебільшого такі дослідження передбачають огляд ринку, співвідношення попиту та пропозиції у сегменті, щодо якого здійснюється дослідження. Аналіз альтернативних варіантів використання території слід здійснювати за такими напрямками: аналіз ринків за сегментами, у яких буде здійснюватись господарський оборот території; аналіз найбільш ефективного використання.

Аналіз ринків за сегментами, у яких буде здійснюватись господарський оборот території, проводять за методиками маркетингових досліджень, які передбачають виявлення: а) варіантів використання території та їх залежність від ринкової ситуації; б) територіальних особливостей ринків: локальних – в межах населеного пункту, регіональних – в межах області, державних та міжнародних (при необхідності). Аналогічні дослідження слід проводити за територіальною ознакою з урахуванням масштабу (вивчення районів місця розташування території, її оточення, перспективи змін оточення, віддаленість

цієї території до найближчих стратегічних об'єктів – вибір таких об'єктів буде залежати від належності досліджуваної території до конкретної економічної зони (сельбищної, рекреаційної, промислової) та від стратегічного розташування об'єкта (близькість до населеного пункту, центру міста, кордону, порту, магістралей містоформуючого значення тощо). На підставі результатів маркетингових досліджень доцільно визначити всі можливі варіанти використання території та ринкові умови їх реалізації як інвестиційного проєкту.

Після визначення альтернативних варіантів використання території здійснюють аналіз її *юридичної допустимості* відповідно до чинних містобудівних умов, обмежень забудови та вимог земельного законодавства. Така оцінка має на меті забезпечення правової коректності прийнятих рішень і зниження ризиків інвестиційної діяльності. До основних чинників, які враховують під час правової оцінки території, належать такі: цільове призначення земельної ділянки, правові обмеження користування, належність до зон з особливим режимом землекористування. Результатом дослідження юридичної допустимості використання території має бути вартісний вираз зміни впливу обмежень (як позитивний, так і негативний), а також вплив цих вартісних змін на загальну величину інвестицій чи економічні показники проєкту в цілому.

Отже, «вибраковуються» варіанти, коли використання території є юридично недопустимим та/або суттєво може змінювати ціну продажу земельної ділянки (рис. 5.3).

Таблиця 5.3

Критерії оцінки юридичної допустимості використання території

Критерій оцінки	Зміст та сутність оцінки	Можливі наслідки для прийняття інвестиційного рішення
1. Цільове призначення території	Аналіз чинного функціонального призначення земельної ділянки, можливості та вартості його зміни відповідно до містобудівної документації та кадастрових даних	Визначення правових обмежень для реалізації проєкту; формування додаткових витрат і термінів у разі зміни призначення

Критерій оцінки	Зміст та сутність оцінки	Можливі наслідки для прийняття інвестиційного рішення
2. Просторове розташування	Оцінка впливу територіального положення щодо стратегічних об'єктів, транспортних вузлів, інженерної інфраструктури, природних і охоронних зон	Встановлення переваг або обмежень у функціональному використанні території; визначення потенціалу розвитку
3. Правові обмеження використання	Виявлення обмежень, передбачених договорами купівлі-продажу, оренди або чинним законодавством (терміни забудови, заборона зміни цільового призначення, заборона окремих видів діяльності тощо)	Може зумовити необхідність коригування інвестиційного проєкту, зміну моделі використання або пошук альтернативної ділянки
4. Тривалість оренди / користування	Аналіз термінів дії договору користування земельною ділянкою та можливостей його продовження	Впливає на довготермінову стабільність інвестицій; короткі терміни можуть знизити інвестиційну привабливість
5. Належність до зон особливого режиму землекористування	Перевірка розташування території в межах санітарно-захисних, водоохоронних, природоохоронних або охоронних зон, а також статусу суміжних територій	Обмеження щодо забудови або виду господарської діяльності; потреба в додаткових погодженнях і компенсаційних заходах
6. Встановлені сервітути	Аналіз наявних сервітутів і їхнього впливу на використання, утримання чи забудову території	Може вимагати додаткових витрат, обмежити доступ до частини ділянки або ускладнити забудову

Джерело: згруповано автором

Аналіз технічної або фізичної можливості використання території полягає у визначенні потенційно оптимального варіанту її освоєння (збудови) з урахуванням природних, інженерно-геологічних та інфраструктурних умов. Метою такого аналізу є виявлення чинників, що обмежують можливість використання земельної ділянки або суттєво впливають на вартість її розвитку. Наявні інженерно-геологічні та природні умови можуть створювати об'єктивні перешкоди для забудови, що зумовлює необхідність детального технічного обґрунтування доцільності та способів освоєння території. Основним завданням аналізу є виявлення фізичних чинників, які спричиняють обмеження у використанні території та/або ведуть до зростання капітальних і

експлуатаційних витрат. До критеріїв технічної можливості використання земельної ділянки належать: розміри та форма ділянки, природні обмеження, наявність штучних об'єктів, доступність території, небезпечні геологічні процеси. Найбільш вагомими чинниками технічної оцінки є розмір і форма території, оскільки вони безпосередньо впливають на планувальні рішення, функціональну гнучкість і щільність забудови. Доцільним є розгляд можливості розширення площі або коригування конфігурації земельної ділянки з метою формування пропорційної, компактної форми, придатної для ефективного використання. Водночас варто ідентифікувати надлишкові площі, які не залучаються до основного функціонального використання, для їхнього подальшого раціонального освоєння або рекреаційного облаштування.

Отже, аналіз технічної можливості використання території (табл. 5.4) є важливим етапом просторово-планувальної оцінки, що дає змогу сформувані обґрунтовані рішення щодо вибору напрямів розвитку, функціонального зонування та інвестиційної доцільності освоєння земельних ділянок.

Таблиця 5.4

Критерії оцінки технічної допустимості використання територій

Критерій оцінки	Зміст та показники аналізу	Вплив на інвестиційну та планувальну доцільність
1. Розміри та форма ділянки	Визначення площі, конфігурації, пропорцій сторін, можливості розширення або коригування меж	Раціональна форма підвищує ефективність забудови, знижує втрати площі; невідповідна конфігурація ускладнює планувальні рішення й підвищує витрати
2. Природні обмеження	Аналіз рельєфу, типу ґрунтів, рівня ґрунтових вод, заболоченості, підтоплень, кліматичних чинників	Несприятливі природні умови підвищують витрати на інженерну підготовку та можуть обмежити забудову або зменшити допустиму щільність
3. Наявність штучних об'єктів	Виявлення інженерних мереж, комунікацій, технічних коридорів, ліній електропередач, трубопроводів тощо; оцінка можливості їх перенесення чи інтеграції	Вимагає додаткових капітальних витрат або змін у плануванні; може знизити інвестиційну привабливість у разі високої щільності технічних обмежень

4. Доступність території	Наявність під'їзних шляхів, транспортних розв'язок, відстань до магістралей містоформуючого значення, рівень транспортної доступності	Висока транспортна доступність підвищує цінність ділянки; відсутність зручних під'їздів ускладнює логістику та інвестиційне освоєння
5. небезпечні геологічні процеси	Ідентифікація зон зсувів, ерозійних ділянок, підтоплень, карстових утворень, можливості інженерного захисту	Підвищені ризики природних процесів зменшують потенціал забудови та потребують додаткових витрат на стабілізаційні заходи
6. Доступність фасаду до транспортних магістралей	Аналіз розташування території відносно головних міських шляхів і візуальної експозиції ділянки	Безпосередній доступ до магістралей підвищує привабливість для комерційної та громадської забудови; ізолюваність обмежує економічну ефективність

Джерело: згруповано автором

Отже, «вибраковуюються» варіанти, коли використання території є юридично недопустимим та/або суттєво може обмежувати або змінювати ціну продажу земельної ділянки. Оцінювання та регулярне оновлення інформації про вільні земельні ділянки, що перебувають у комунальній власності, має пріоритетне значення для ефективного управління міським розвитком. Контроль за правилами планування, які впливають на вартість землі, а також здатність міської влади своєчасно вводити земельні ділянки в обіг, підвищує стратегічну вагу землі та прав на забудову як ключових економічних активів. Землю можна використовувати як капітал у спільних підприємствах, вона може бути об'єктом продажу або передаватися в концесію.

Створення індустріального парку. Особливості створення та функціонування індустріальних парків регулює Закон України «Про індустріальні парки» № 5018-VI від 21 червня 2012 р. Індустріальні парки – це спеціальні промислові території, зазвичай з підготовленою інженернотранспортною інфраструктурою, набором необхідних сервісів,

спрощеними регуляторними процедурами та пакетом інвестиційних стимулів для виробничих та науково-дослідних підприємств.

Створення індустріальних парків, безумовно, стимулює зростання та позитивну зміну продуктивної спроможності економіки. Це перевірений часом і міжнародним досвідом механізм індустріалізації економіки, залучення інвестицій, збільшення зайнятості населення, збалансованого регіонального розвитку, сприяння малому та середньому підприємництву, а також довготермінової макрофінансової стабілізації. Будучи найкращою формою для ведення бізнесу, вони є дієвим інструментом у залученні не тільки державних, а передусім іноземних інвестицій.

Підхід («точки зростання») відрізняється від інших (екстериторіального) тим, що він:

- більш «сфокусований» на розвиток, адже у парках стимулюється тільки найкорисніша для країни виробнича та науково-дослідна діяльність, а не торгівля чи видобуток корисних копалин;
- найбільш безпечний з фіскального погляду, адже не створює значних загроз вимивання податкової бази, що часто в умовах недосконалого контролю з боку держави є побічним ефектом першого підходу (екстериторіального).

У процесі формування ідеї створення індустріального парку, визначення функціонального призначення та концепції важливо врахувати та проаналізувати індивідуальні особливості майбутнього індустріального парку для економічної доцільності такої ідеї та її реалізації в цілому, визначити пріоритетний розвиток такого проєкту. Учасники індустріального парку можуть здійснювати господарську діяльність у сфері переробної промисловості, переробки промислових та/або побутових відходів (крім захоронення відходів), альтернативної енергетики, зберігання енергії, а також науково-технічну діяльність, діяльність у сфері інформації і електронних комунікацій на умовах, визначених законом та договором про здійснення господарської діяльності у межах індустріального парку.

Вимоги, яким мають відповідати земельні ділянки у межах індустріального парку:

- належати до земель промисловості з відповідним кадастровим номером;
- бути придатною для промислового використання з урахуванням умов та обмежень, визначених відповідною містобудівною документацією;
- площа земельної ділянки або сукупна площа суміжних земельних ділянок індустріального парку повинна становити не менше 10 га та не більше 1000 га;
- допускається розташування між земельними ділянками індустріального парку земельних ділянок, на яких розташовано або передбачається розташувати відповідно до містобудівної документації лише об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури;
- на час внесення індустріального парку до Реєстру індустріальних парків на земельній ділянці повинні бути відсутні: прийняті в експлуатацію протягом останніх 10 років до моменту ухвалення рішення про створення індустріального парку закінчені будівництвом об'єкти та/або об'єкти виробничого призначення, що експлуатувалися протягом 5 останніх років до моменту ухвалення рішення про створення індустріального парку.

Інвестиційна привабливість індустріального парку полягає у тому, що земельна ділянка буде підготовленою для виробництва, передбачена економія часу та інвестицій на дозвільну документацію, отримання послуг благоустрою, інші додаткові сервіси в межах індивідуального та особливого ведення бізнесу, що також треба передбачити ініціатору створення такого індустріального парку. Важливим є питання стосовно місць розміщення індустріальних парків, зокрема, де будувати: на чистих землях без наявної інфраструктури (Greenfield) або на промислових майданчиках збанкрутілих, закритих підприємств, де є певна інфраструктура (Brownfield). Однозначного твердження у цих питаннях бути не може доти, поки не буде конкретної інвестиційної пропозиції. Кожна з цих ділянок має свої переваги та недоліки (табл. 5.5).

Порівняння характеристик ділянок для розміщення індустріальних парків

Greenfield		Brownfield	
Перевати			
✓	Забезпечує можливість вільного просторового планування виробничих об'єктів і інфраструктури відповідно до сучасних технологічних та екологічних вимог.	✓	Передбачає використання вже наявних інженерних мереж, джерел енергопостачання та транспортної інфраструктури, що суттєво знижує капітальні витрати порівняно з новим будівництвом.
✓	Дозволяє формувати оптимальну інженерну та транспортну інфраструктуру «з нуля», з урахуванням довгострокових потреб учасників індустріального парку.	✓	Дозволяє швидше залучати інвесторів шляхом перепрофілювання існуючих виробничих, складських та офісних приміщень.
Недоліки		Недоліки	
✓	Потребує значних часових і фінансових ресурсів на будівництво інженерної, транспортної та соціальної інфраструктури.	✗	Частина інвесторів не зацікавлена у використанні застарілих виробничих приміщень, що не відповідають сучасним вимогам енергоефективності та технологічної гнучкості.
✓	Необхідність координації потреб резидентів з різною виробничою спеціалізацією щодо споживання енергоресурсів і прокладання мереж може знижувати швидкість проєктів.	✗	Реконструкція або демонтаж старих об'єктів потребує додаткових витрат і подовжує строки формування індустріального парку.

Джерело: згруповано автором

Інтегрований розвиток урбанізованих систем потребує належних методів та інструментів, спрямованих на узгодження соціально-економічних, інституційних і просторових процесів розвитку територій. Відповідні методи об'єднують низку:

- фінансово-економічних (бюджетна політика, інвестиції, гранти, зовнішні запозичення, міжбюджетні трансферти);
- економічних (програми поточного розвитку, програми розвитку агломерацій і співробітництва громад);
- інституційно-організаційних (участь громадськості, консультації із зацікавленими особами, інформаційне забезпечення, проведення досліджень і моніторингу процесів);
- територіально-планувальних (комплексні плани просторового розвитку, генеральні плани населених пунктів, детальні плани територій) інструментів, що можуть використовуватися у розвитку територій.

Фінансово-економічні механізми

В умовах обмежених фінансових ресурсів важливим резервом підвищення фінансового потенціалу урбанізованих систем є напрацювання механізмів залучення фінансових ресурсів із різних джерел, зокрема, коштів міжнародної технічної допомоги, коштів приватних інвесторів, державного бюджету. Значний потенціал у вирішенні завдань, пов'язаних із впровадженням інфраструктурних проєктів на регіональному рівні, можливий в межах реалізації планів і програм комплексного відновлення територій. Для інфраструктурних проєктів, що мають спільний інтерес для кількох регіонів або громад, – через механізми міжтериторіального співробітництва (рис. 5.6).

Таблиця 5.6

Джерела фінансування проєктів розвитку урбанізованих систем

Джерело фінансування	Характер проєктів	Цільове призначення / сфера використання
Кошти бюджету міської територіальної громади	Локальні проєкти розвитку громади	Реалізація програм соціально-економічного розвитку, благоустрій, житлово-комунальна інфраструктура, енергоефективність, освіта, культура, охорона здоров'я
Державний фонд регіонального розвитку (ДФРР)	Проєкти, що мають загальнодержавне або міжрегіональне значення	Підтримка проєктів регіонального розвитку відповідно до цілей Державної стратегії регіонального розвитку України до 2027 року
Кошти державних цільових програм і програм розвитку центральних органів виконавчої влади	Проєкти, що мають загальнодержавне значення	Реалізація секторних політик (транспорт, екологія, енергетика, цифровізація, освіта, охорона здоров'я)
Кошти технічної допомоги ЄС, міжнародних донорів і фінансових організацій (ЄБРР, ЄІБ, ПРООН, USAID, GIZ тощо)	Інноваційні, інституційні та екологічні проєкти	Підтримка реформ, підвищення інституційного потенціалу місцевого самоврядування, впровадженню стандартів сталого розвитку, цифровізації, енергоефективності та «зеленої» трансформації економіки
Фінансування Плану відбудови України	Комплексні проєкти післявоєнного відновлення та модернізації	Реалізація Національного плану відбудови України, спрямованого на відновлення інфраструктури, промисловості, житлового фонду, цифрову трансформацію, зелений перехід, енергетичну незалежність і соціальну згуртованість

Джерело фінансування	Характер проєктів	Цільове призначення / сфера використання
Кошти приватних інвесторів та власні ресурси підприємств	Комерційно привабливі проєкти стратегічної пріоритетності	Розвиток підприємництва, створення робочих місць, формування інноваційних кластерів та промислових зон
Державно-приватне партнерство (ДПП)	Проєкти у соціальній сфері (охорони здоров'я, освіти, туризму, культури, спорту); інфраструктури (утилізації відходів, водозабезпечення, благоустроїв); енергетичний (виробництво, розподіл і передача теплової, електроенергії, газу); транспортній сфері (розбудова транспортної інфраструктури всіх видів)	Спільна реалізація капіталомістких ініціатив між державою, громадами та бізнесом
Співфінансування з боку мешканців громади	Соціально орієнтовані проєкти місцевого значення	Підвищення громадської участі, залучення мешканців до співфінансування та ухвалення рішень
Міжтериторіальна співпраця	Проєкти спільного інтересу декількох громад	Кооперація ресурсів громад для реалізації інфраструктурних проєктів у сферах транспорту, екології, туризму, безпеки, освіти

Джерело: згруповано автором

Нерівномірність економічного розвитку в просторі зумовлює необхідність формування просторово орієнтованих стимулів на так званих «полюсах зростання» — у містах-супутниках, вільних економічних зонах та індустріальних парках. Такі території можуть відігравати ключову роль у вирішенні економічних проблем урбанізованих систем, оскільки, як засвідчує світова практика, створення «полюсів зростання» супроводжується потужним мультиплікативним ефектом і поширенням імпульсів розвитку на навколишні території. Це сприяє розширенню економічної бази, зростанню зайнятості, залученню додаткових інвестицій і диверсифікації промисловості за умови запровадження комплексу відповідних механізмів, зокрема зменшення вартості землі, розвитку інженерної інфраструктури, податкових стимулів. У цьому контексті важливим завданням є розроблення якісних інвестиційних пропозицій і створення економічних та просторових стимулів для залучення

інвестицій і розміщення окремих виробництв, що є особливо актуальним для активізації економічного розвитку міст з урахуванням як внутрішніх конкурентних переваг, так і можливостей післявоєнної відбудови держави. Складовою цього процесу є усунення «розривів» в економічному просторі шляхом розблокування, відновлення та розвитку об'єктів інженерно-технічної і транспортної інфраструктури як базового чинника інтеграції територій у загальнонаціональні та транскордонні економічні зв'язки.

Запровадження економічних стимулів саме по собі не гарантує автоматичного залучення інвестицій, оскільки скорочення податкового навантаження або надання податкових пільг не завжди трансформується у зростання інвестиційної активності. Відтак формування стимулюючих механізмів має здійснюватися з урахуванням їх довгострокової фінансової та інституційної спроможності і не повинно створювати штучних умов, за яких стимули стають визначальним або єдиним чинником інвестиційних рішень. У цьому контексті особливого значення набуває оцінювання довгострокової фінансової та інституційної спроможності підтримки стимулів. Ефективна інвестиційна політика на місцевому рівні потребує координації між органами управління різних територіальних рівнів, оскільки конкуренція між суміжними адміністративно-територіальними утвореннями за інвестиційні стимули може мати негативні наслідки, зокрема зниження вартості землі, послаблення соціально-економічного потенціалу системи. Практика просторового розміщення інвестицій і бізнесу засвідчує, що ключовими факторами вибору локації є не лише фіскальні стимули, а насамперед доступ до ринків збуту, стабільність соціально-політичного середовища, сприятливість регуляторних умов, надійність інженерно-транспортної та комунальної інфраструктури, а також наявність кваліфікованих трудових ресурсів. Великі корпорації високо оцінюють інституційні механізми типу «єдиного інвестиційного вікна», які забезпечують комплексний супровід інвесторів, спрощення дозвільних процедур та координацію взаємодії з органами місцевого самоврядування.

Чітке розуміння структури, динаміки та часової перспективи витрат є одним із базових чинників ефективного просторового та стратегічного планування

розвитку територій. Як зазначають експерти OECD (2020) та World Bank (2021), якість фінансового управління на місцевому рівні визначає здатність органів влади забезпечувати стійкість реалізації планових рішень і підтримувати належний рівень публічних послуг. Незважаючи на це, у практиці планування часто недооцінюють довготермінові фінансові наслідки політичних рішень, зокрема, капітальні витрати (на розвиток інфраструктури, транспортних систем, житлового фонду) та експлуатаційні видатки, пов'язані з утриманням створених об'єктів. Для багатьох міст такі витрати стають значним бюджетним навантаженням, що може обмежувати фінансову спроможність територіальних громад. Наявність достатнього фінансування визначає послідовність реалізації етапів плану та дає змогу ідентифікувати проєкти, що потребують зовнішніх інвестиційних ресурсів.

Важливим фінансовим каталізатором розвитку урбанізованих систем повинні стати державні (публічні) закупівлі, які, на відміну від більш успішних країн, майже не використовуються як інструмент економічного розвитку та активізації інвестиційної діяльності, системної підтримки вітчизняного виробництва. Суть цього механізму полягає у тому, що бізнес, отримавши від держави кошти у вигляді оплати за поставлені товари або надані послуги, збільшує свої витрати, запускаючи процес мультиплікації доходу в економіці через механізм міжгалузевих зв'язків з іншими суб'єктами. У такий спосіб влада міста дає імпульс економічному зростанню у періоди рецесії або коли потрібно розвинути нові сфери чи види діяльності.

Територіально-містобудівні механізми

Регулювання щільності забудови. Щільність забудови має як позитивні, так і негативні наслідки для просторового середовища та суспільства. Залежно від очікуваного зростання населення та цільових показників щільності можна розрахувати площу земель, необхідних для його розміщення. Чим більше місто розширює свої межі, тим менше залишається продуктивних земель, які використовують для сільськогосподарського виробництва. Водночас висотна забудова супроводжується підвищеними ризиками техногенних катастроф і

терористичних загроз, що вимагає системної оцінки ризиків за ймовірністю та наслідками подій. Актуальними є питання безпеки у місцях високої концентрації людей (торговельні центри, вокзали, громадські простори), що особливо виявляється у контексті потенційних «мінувань» і потреби забезпечення ефективної евакуації та перевірки об'єктів. Водночас ущільнення забудови значною мірою зумовлене економічними чинниками, насамперед вартістю землі як невідновлюваного ресурсу. Ефективним інструментом стимулювання більш інтенсивного використання земельних ділянок є перехід від податку на власність до податку на землю. Якщо податок на власність охоплює як землю, так і будівлі, то податок на землю базується винятково на вартості земельної ділянки, стимулюючи її інтенсивний розвиток. Базовий принцип такого підходу такий: чим менш розвиненою є земля, тим вищим має бути податок. Це сприяє не лише підвищенню ефективності землекористування, але й зростанню заробітних плат, зниженню соціальної нерівності та підвищенню продуктивності.

Планувальні методи оптимізації щільності забудови охоплюють:

- реорганізацію порожніх, застарілих або недостатньо використовуваних об'єктів;
- застосування компактної моделі розселення у нових житлових комплексах для мінімізації потреби у додатковій інфраструктурі;
- визначення оптимальної щільності забудови території;
- уникнення «фізичних розривів» у просторовій структурі міста;
- розвиток змішаного землекористування, що дає змогу зменшити потреби у транспортній інфраструктурі.

Отже, оптимізація щільності забудови є багатовимірним завданням, яке потребує балансу між економічною ефективністю, просторовою цілісністю та безпекою міського середовища.

Розроблення містобудівної документації. Інтегрований розвиток урбанізованих систем має опиратись на цілісну політику просторової організації території регіону, головною метою якої є формування просторового ладу, ефективного господарювання й розвитку територій, а також охорона

важливих властивостей простору (елементів природного й історичного середовищ), стимулювання соціально-господарських процесів. Особливу роль у цьому процесі відіграє містобудівна документація, яка покликана юридично закріплювати бачення майбутнього просторового розвитку громади.

Беручи до уваги законодавчі вимоги до розроблення містобудівної документації, як основи для просторової організації та розвитку територій, визначимо основні потреби і завдання у розвитку урбанізованих систем:

- містобудівні умови використання територій;
- містобудівні обґрунтування щодо розвитку інфраструктури всіх видів (джерела водопостачання, їх потужності, встановлені відповідні проєктні потреби з урахуванням розвитку господарського комплексу регіонів, чисельності населення та потреб житлово-комунального сектору, встановлення основних напрямків трас інженерних мереж);
- території для розширення сфери транспортного обслуговування та покращення транспортної доступності для мешканців;
- умови використання ландшафтно-рекреаційних територій з метою охорони та розвитку рекреації і туризму;
- загальні підходи та пропозиції щодо комплексного відновлення, розвитку території територіальної громади відповідно до Програм комплексного відновлення територій областей. Це також можливість вирішення важливих для громад проблем (захисту навколишнього природного середовища, розвитку транспорту та інженерної інфраструктури тощо) в межах комплексних рішень об'єктних відновлень для територій, які постраждали внаслідок збройної агресії проти України;
- забезпечення відкритості, прозорості та загальної доступності матеріалів;
- доцільність зміни функціонального призначення територій (її частини) з урахуванням існуючої забудови та наявної містобудівної документації; внесення змін або узгодження з проєктними рішеннями раніше розроблених генеральних планів населених пунктів.

Основні напрями просторової організації та розвитку регіону визначені в таких видах містобудівної документації: Генеральна схема планування

території України; Схема планування території області; Комплексний план просторового розвитку території територіальної громади; Генеральні плани населених пунктів; Детальний план території у межах населеного пункту; План зонування території (зонінгу). Методи управління розвитком урбанізованих систем, що знаходять відображення у зазначених видах містобудівної документації, передбачають використання відповідних інструментів управління, які слід використати для подолання диспропорцій у соціально-економічній структурі агломерації, а також щоб забезпечувати збалансований розвиток її територіально-просторових підсистем. Такі управлінські підходи, орієнтовані на інтеграцію найменш пов'язаних елементів урбанізованої системи та підвищення її функціональної цілісності, охоплюють такі напрями:

- формування узгодженої просторової структури урбанізованої системи;
- розвиток транспортно-комунікаційних зв'язків між складовими агломерації;
- забезпечення просторового балансу між житловими, виробничими та рекреаційними зонами;
- вирівнювання соціально-економічних умов розвитку населених пунктів системи;
- координація спільних інфраструктурних, екологічних і соціальних проєктів;
- удосконалення системи управління на основі міжтериторіальної співпраці.

Соціально-інституційні механізми

У процесі розвитку територій відбувається взаємодія та перетин інтересів широкого кола дійових осіб. Мешканці міста виступають базовими носіями змін, формуючи суспільний запит на якість середовища, інклюзивність та сталість. Їхня активна участь у процесах управління створює підґрунтя для соціальної згуртованості та підвищення адаптивності міських інституцій. Підприємницький сектор відіграє роль драйвера інновацій і забезпечує економічну основу розвитку, пропонуючи нові продукти, послуги та технологічні рішення, що формують висококонкурентне середовище. Неурядові

організації виконують критичну посередницьку функцію, забезпечуючи комунікацію між владою та громадами й представляючи інтереси вразливих соціальних груп, що сприяє підвищенню соціальної справедливості. Міжнародні організації та донорські агентства інтегрують локальні процеси в глобальні рамки сталого розвитку, посилюючи екологічні та соціальні стандарти, а також сприяючи трансферу знань і ресурсів між країнами та регіонами. Така модель взаємодії підсилює потенціал урбанізованих систем в соціальному, економічному та екологічному вимірах, забезпечуючи його стійкість, конкурентоспроможність і здатність адаптуватися до зовнішніх викликів.

Таблиця 5.7

Суб'єкти розвитку урбанізованих систем, напрями їх діяльності та очікувані ефекти

Суб'єкт	Ключова роль у міському розвитку	Основні напрями діяльності / внесок	Очікувані результати та ефекти
Громадяни (мешканці міст)	Активні учасники міських трансформацій	Прагнення до більшої залученості у процеси управління містом; Участь у міжкультурній взаємодії та спільному плануванні; Орієнтація на сталість і відповідальне споживання	Зростання громадянської активності; Підвищення рівня соціальної згуртованості; Ефективніше реагування міських інституцій на потреби населення
Бізнес (підприємницький сектор)	Стратегічний рушій інновацій і співпраці	Розроблення продуктів і послуг, орієнтованих на потреби міських спільнот;	Створення робочих місць і бізнес-моделей; Підвищення конкурентоспроможності економіки міста
Міжнародні організації та донорські агентства	Координація глобальних ініціатив і підтримка сталого розвитку	Реалізація Цілей сталого розвитку (SDGs); Формування інклюзивних партнерств між країнами та регіонами; Підтримка екологічної та соціальної стійкості	Зміцнення міжнародної співпраці; Зменшення глобальних дисбалансів розвитку; Підвищення ефективності політики сталого розвитку
Неурядові організації (НУО)	Посередники між владою і громадами	Сприяння громадському діалогу; Артикуляція інтересів соціально вразливих груп; Участь у програмах рівного доступу до послуг	Підвищення соціальної справедливості; Посилення участі громад у прийнятті рішень;

Органи державної влади та місцевого самоврядування	Інституційна координація політики і управління розвитком	Узгодження політики у сферах економіки, житлового забезпечення, соціальної інтеграції та екологічного менеджменту; Підтримка партнерств між секторами економіки; Розвиток системи багаторівневого врядування	Підвищення узгодженості дій різних рівнів влади; Ефективна реалізація стратегій розвитку; Зміцнення позицій міст у міжнародній політиці
---	--	--	---

Джерело: згруповано автором за узагальнено за: *World Economic Forum. The Urban Edge: Cities and the Challenges of Rapid and Unplanned Urbanization in Developing Countries. Geneva: World Economic Forum, 2015.* https://www3.weforum.org/docs/WEF_Urban-Development-Report.pdf

Участь громадськості як один із важливих етапів реалізації стратегій забезпечується шляхом врахування звернень громадян та юридичних осіб та реєстрації цих звернень у реєстрі потенційних інвесторів. Рекомендують формувати цей реєстр із зазначенням: повної назви і реквізитів громадян або юридичної особи; техніко-економічної інформації про об'єкт інвестування; умов участі суб'єктів у розвитку території. Рекомендують у процесі аналізу найбільш ефективного використання об'єкта інвестиційної діяльності використовувати інформацію цього реєстру.

Міжгалузеве співробітництво є ефективним для координації між секторами і дозволяє подолати бар'єри та об'єднати спеціалізовані знання, необхідні для ґрунтового аналізу ситуації та розроблення концептуальних положень проектних рішень. Створення проектних, робочих або управлінських груп слугує дієвим механізмом консолідації експертного потенціалу різних структурних підрозділів. З огляду на оцінку здійсненності запропонованих заходів, їх ресурсної місткості, часових пріоритетів та можливих обмежень, фахівці з багаторічним досвідом роботи у відповідних галузях можуть надати значущі рекомендації щодо положень комплексних інтегрованих рішень.

Міжтериторіальне співробітництво є інструментом вирішення проблем, що виходять за межі компетенцій окремих громад. Форма міжмуніципального співробітництва визначається наявною інституційною структурою, цілями

взаємодії та рівнем готовності територіальних громад до партнерства. В українській практиці така співпраця раніше не здійснювалася, тому розроблення стратегій розвитку і концепцій інтегрованого розвитку може виступати каталізатором ініціювання спільних проєктних ідей.

Форма представлення та оцінка результативності політики інтегрованого розвитку

Законодавство України пропонує одночасне розроблення трьох видів документації – Комплексного плану просторового розвитку, Концепції інтегрованого розвитку території територіальної громади і Стратегічного плану розвитку громади. Враховуючи відсутність в законодавстві України юридичного визначення урбанізованої системи, постає необхідність взаємоузгодження пріоритетів розвитку урбанізованої системи та інтегрування їх у формування політики на всіх рівнях у горизонтальній (галузеві програми та стратегії) та вертикальній (на базовому, субрегіональному, регіональному та макрорегіональному рівні, а також на рівні співробітництва територіальних громад) площинах (рис. 5.4).

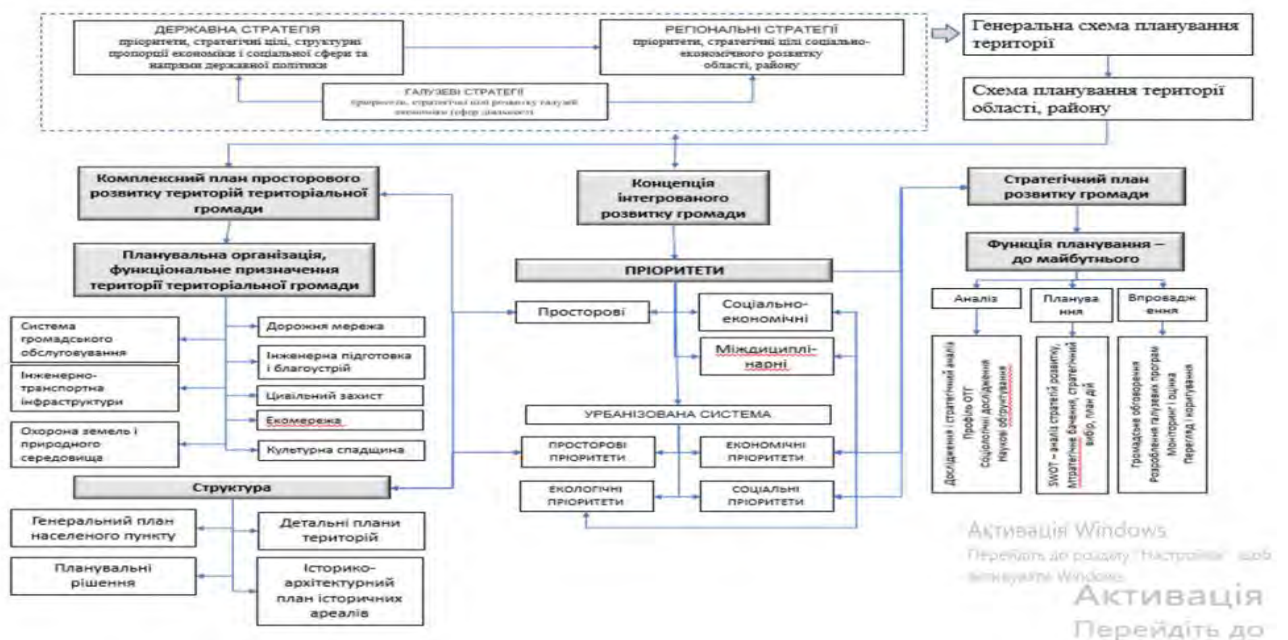


Рис. 5.4. Взаємозв'язок структурних елементів інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Джерело: розроблено автором

Документація, яку розробляють для управління розвитком територій, повинна функціонувати на основі провідних геоінформаційних технологій, формуючи каркас для узгодженого та прозорого управління територіями. Вона має стати інтерактивним, динамічним інструментом управління інтегрованого розвитку урбанізованих систем, має здійснюватися на повноцінній цифровій топографічній основі та з використанням найсучасніших засобів геоінформаційних технологій. З цією метою має бути створена геоінформаційна система підтримки рішень. Такий підхід дасть змогу документам стати динамічною інтерактивною системою, яка визначатиме стратегію інтегрованого розвитку урбанізованої системи і водночас буде здатною оперативно реагувати на зміни, які відбуваються як в системі, так і ззовні, корегуючи відповідно стратегію розвитку урбанізованої системи. Перевагами такої системи є проведення моделювання варіантів інтегрованого розвитку урбанізованої системи на основі інформації щодо економічного, людського, просторового, управлінського, часового та інших потенціалів системи; забезпечення відкритості й доступності інформації щодо пріоритетів і напрямів розвитку.

Також слід констатувати, що повністю відсутній моніторинг виконання генеральних планів населених пунктів громади, який проводиться відповідно до Порядку проведення містобудівного моніторингу, затвердженого Наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України № 170 від 1 вересня 2011р. (zareestrovaniy в Міністерстві юстиції України). Проведення моніторингу особливо важливо для інвентаризації земельних ресурсів громади в частині їх віднесення до земель відповідних категорій; визначення меж та правових режимів використання земельного фонду; вирішення екологічних та інженерних питань, потреб у будівництві житла, інфраструктури тощо. Моніторинг реалізації генеральних планів на території громади має показати наявність відхилень від запланованих тенденцій у розвитку території громади, визначення їх причин, виявлення нових можливостей, ризиків та загроз, що впливають на просторовий розвиток громади, формулювання пропозицій з внесенням до Комплексного плану

просторового розвитку території територіальної громади. Оцінка і оновлення інформації про вільні земельні ділянки, що перебуває у власності громади, матиме пріоритетне значення. Здійснення контролю над правилами планування, що впливають на вартість землі, і здатність вчасно виводити землю на ринок підвищують стратегічну важливість землі і прав на забудову як цінних активів громади.

Моніторинг реалізації цілей і завдань, який рекомендують розглядати як контроль ефективності реалізації виконання завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Важливо використовувати найбільш вагомі показники для моніторингу, які демонструють напрямок і масштаб змін, сприяють вимірюванню результативності реалізації пріоритетів інтегрованого розвитку. Моніторинг має забезпечувати виявлення відхилень від запланованих тенденцій, визначення їхніх причин, виявлення нових можливостей, ризиків та загроз, що впливають на просторовий розвиток урбанізованої системи та формулювання пропозицій щодо внесення змін до стратегічних документів для підвищення ефективності розвитку урбанізованої системи. У процесі здійснення моніторингу вирішують низку завдань. Їх набір може бути різним. Ось деякі з них:

- коригування змісту стратегії, уточнення цілей і завдань, переорієнтування програми на досягнення реалістичних результатів тощо;
- активізація роботи з виконання стратегії – експертиза ефективності організації виконання програми, залучення в роботу нових виконавців, підвищення ефективності збору даних, експертиза додаткових потреб тощо;
- аналіз причин успіхів та невдач під час виконання стратегії;
- облік помилок і недоліків програми у процесі розроблення інших стратегій;
- привернення уваги громадськості до стратегій;
- забезпечення поточного та залучення додаткового фінансування;
- інформування осіб та організацій, які приймають рішення;
- аналіз розбіжностей, що виникають серед виконавців у процесі реалізації стратегій.

Маркетингові дослідження є основою для оцінки спроможності територіальної громади вживати заходи щодо розвитку власних ресурсів, знайти можливості залучення вільних земельних ресурсів в економічний оборот з позицій найбільш ефективного використання, виявлення всіх можливих бар'єрів розвитку і їхньої вартісної оцінки, залучення широких верств населення до оцінення потреб місцевості.

Маркетингові дослідження є корисними для виявлення:

- а) варіантів використання території та їх залежності від ринкової ситуації;
- б) територіальних особливостей ринків: локальних – у межах населеного пункту, регіональних – у межах області, державних і міжнародних;
- в) аналізу інвестиційної привабливості території;
- г) розроблення інвестиційних пропозицій розвитку територій тощо.

Завдання маркетолога – знайти можливості для розвитку, виявити унікальне в системі, визначити параметри конкурентоспроможності. Водночас мають вони і недоліки, а саме: їх результати мають локальне значення і не можуть поширюватись на всі міста, зберігають велику частку суб'єктивізму, часто трудомісткі у проведенні. Зазвичай такі дослідження передбачають огляд ринку, співвідношення попиту та пропозиції у сегменті, щодо якого проводять дослідження.

Спираючись на результати маркетингових досліджень, доцільно визначати можливі варіанти використання ресурсного потенціалу урбанізованої системи та ринкові умови їх реалізації:

- 1) дані про місто (об'єкт брендингу):
 - характер соціально-економічного розвитку міста;
 - сильні та слабкі місця міського розвитку;
 - сформований імідж міста, що існує всередині міста і за його межами;
- 2) дані про потенційні цільові аудиторії: відомості, необхідні для сегментування ринку і визначення цільової аудиторії:
 - потреби і пріоритети (разом з їхніми змінами) діяльності цільових аудиторій;
 - «реакція» цільової аудиторії на маркетингові заходи;

3) дані про конкурентів, отримані під час вивчення маркетингових ініціатив міст-конкурентів та їхніх цільових установок;

4) дані про ринки:

- потенціал і тенденції ринку;
- нові методи та інструменти міського брендингу;
- найкраща практика у сфері територіального брендингу.

Кадрове забезпечення

За наявності достатнього освітнього, наукового та професійного забезпечення процесу планування розвитку громад створюються можливості для розвитку територій. Це підтверджує і досвід країн Західної Європи, де проблему розпланування територій, комплексного розвитку громад вирішують на системному рівні. В Україні виникла потреба формування нових підходів до питання підготовки фахівців, Зокрема, таких, які б володіли комплексом знань на відповідному рівні не лише у галузі економіки, інвестування, містобудування, місцевої інженерії, урбаністики, але й у галузі права, соціології, землеустрою, екології, управління територіальними ІТ-системами тощо, становлячи єдиний блок, який використовують у процесі управління територіальними громадами різних ланок. Така ситуація зумовлена:

– завданнями і функціями органів місцевого самоврядування та виконавчої влади, відповідальних за організацію просторового економічного розвитку, забезпечення прориву в залученні інвестицій, оптимальної комплексної забудови й ефективного використання потенціалу територіальних громад;

– документацією, яку розробляють для управління розвитком територій, що повинна стати фаховим документом, інтерактивним, динамічним інструментом управління, що вимагає фахового проведення комплексу дослідницьких, аналітичних і оціночних процедур;

– ускладненням комплексу економічних, соціальних, управлінських процесів і відносин на територіях, що потребують системного,

міждисциплінарного підходу до їх вирішення з використанням наукових підходів і методів.

Метою навчання є підготовка фахівців, які:

- вміють «працювати» з простором, вести дослідження на професійному рівні (виявлення параметрів конкурентоспроможності, варіантів використання території та їх залежності від ринкової ситуації; ввчення територіальних особливостей ринків: локальних – у межах населеного пункту, регіональних – у межах області, державних і міжнародних; аналіз інвестиційної привабливості території; розроблення інвестиційних пропозицій розвитку територій тощо);
- мають значні теоретичні знання, методичні та прикладні навички, що дотикаються комплексного розуміння діяльності в середовищі, вміють використовувати сучасну інформацію і методи досліджень, самостійно працювати на території, приймати рішення й опрацьовувати проекти загосподарювання територій і просторового проектування;
- володіють знаннями методології, теорії та досвіду вирішення завдань в галузі економіки, архітектури і містобудування, соціальної сфері, екології, управління просторовим розвитком, вміють застосовувати їх, що дає змогу їм працювати над вирішенням реальних завдань та впливати на розвиток громади;
- здатні вирішувати складні питання, застосовуючи широкі знання на стику соціології, економіки, архітектури, економічної географії, аналітики даних та розуміючи потреби й вимоги адміністрації міста, бізнесу та жителів;
- для вирішення завдань просторової організації та розвитку територій, розв’язання проблем територіальної і містобудівної політики держави і суттєвого покращення інвестиційного середовища знають світовий досвід у цій сфері та вміють його застосовувати.

Важливо акцентувати на міждисциплінарному характері підготовки фахівців у сфері просторового розвитку. Практика свідчить, що в управлінні територіями трапляється чимало перешкод, через які фахівцям «вузьких» спеціальностей складно працювати на випередження, змінюватися самим і оперативно реагувати на нові виклики. Міждисциплінарність передбачає не лише міждисциплінарну кооперацію, а взаємозбагачення на методологічному

рівні, формування у майбутніх фахівців системного, цілісного бачення розвитку територій, обізнаність у контексті економіки, архітектури та будівництва, знання із соціології, історії, культурології, географії, правового регулювання забудови та нерухомості, підходів та методів сучасного муніципального та державного управління, а також уміння вести комплексні дослідження громад.

Важливе значення надається плануванню та організації просторової, соціальної та економічної діяльності, застосуванню міждисциплінарних знань про умови та механізми соціальних та економічних процесів, що відбуваються у просторі; вмінню організовувати простір відповідно до суспільних потреб, принципів просторового упорядкування та вимог охорони навколишнього середовища.

За масштабного, усвідомленого використання міждисциплінарного інструментарію створюються реальні передумови для взаємного посилення економічних та інших чинників розвитку, з'являється можливість по-новому інтерпретувати способи розв'язання старих проблем, виявити незадіяні джерела економічного розвитку, з одного боку, і ресурси неекономічного розвитку, з іншого. Важливо усвідомити, що міждисциплінарний підхід створює передумови для більш рельєфного, ширшого погляду на розвиток території, збагачує наукові знання для ефективного вирішення завдань.

Враховуючи значний науковий потенціал розвитку технічних спеціальностей, архітектури і містобудування, геодезії і кадастру територій доцільним вважається використати досвід та розширити можливості підготовки фахівців в межах нових освітніх програм саме для потреб територіальних громад, які які б володіли знаннями в галузі економіки, містобудування, землевпорядкування, сучасних геоінформаційних систем (технічні науки) тощо.

5.3. Напрями реалізації стратегічних та локальних завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем

Результати проведеного дослідження дають підстави сформулювати пропозиції щодо забезпечення інтегрованого розвитку міст України різного

розміру. Інтегрований розвиток міст орієнтується на вирішення таких основних завдань:

- ефективне виконання містами своєї ролі в геополітичному та соціально-економічному просторі держави;
- створення сприятливих умов для відтворення та життєдіяльності людей, їхньої освіти та культурно-побутового обслуговування;
- раціональне використання наявного ресурсного потенціалу;
- відновлення природних ландшафтів і збереження екологічної рівноваги.

Опишемо моделі реалізації локальних рішень у розвитку міст, наводячи приклади покращення ситуації у м. Львові як одному з найбільших міст України.

Житлова політика як частина соціальної політики держави має узгоджувати три взаємопов'язані цілі: розвиток житлового будівництва разом з інфраструктурою і системою послуг; постійне підвищення якісних стандартів усіх компонентів житлового середовища, зокрема, структури і співвідношення житла різних типів (приватного, дохідного, соціального) для різних суспільних груп; визначення форм фінансування та інвестицій у житлове будівництво з поділом відповідальності й ефектів від житлового будівництва. Особливої уваги вимагає визначення можливостей інвестицій у громадське будівництво. Також необхідно акцентувати на ставленні до специфічних соціальних груп (людей з обмеженими можливостями, тривалих безробітних, безхатченків, самотніх осіб похилого віку, багатодітних сімей, студентів та інших категорій, визначених за критеріями прибутків, віку, цивільного стану, стану здоров'я, походження, раси).

Обґрунтування житлової політики передбачає визначення окремих макрохарактеристик і підходів:

- структура й форми співвідношення житла різних типів (приватного, дохідного, соціального) та стосовно різних цільових груп власників і користувачів;
- структура співвідношень на ущільнення й розширення територій житлової забудови;

- форми фінансування та інвестицій у житлове будівництво з поділом відповідальності та ефектів від житлового будівництва (особливої уваги вимагає визначення можливостей інвестицій у суспільне будівництво);
- відношення до специфічних соціальних груп (неповносправних, довготривалі безробітні, безхатченки, самотні старіючі особи, багатодітні сім'ї, студенти та інші категорії, визначені за критерієм прибутків, віку, цивільного стану, стану здоров'я, походженням, раси);
- відношення міста до суспільної та інженерної інфраструктури й участь у її розбудові;
- розміщення житла, зокрема соціального, у просторі міста;
- відношення до реконструкції житла й житлової політики на вторинному ринку.

Підвищення мобільності мешканців міст пов'язане з посиленням ефективності функціонування транспортної інфраструктури регіону. Надалі її розвиток повинен передбачити комплекс планувальних і економічних заходів, спрямованих на забезпечення зручних і безпечних зв'язків з усіма функціональними зонами міста, розбудову транспортних систем агломерацій і великих міст, будівництво ефективної мережі доріг для руху, підвищення якості роботи громадського транспорту, заохочення розбудови просторів за принципом змішаного використання для зменшення необхідності користування автомобілем. Особливої уваги потребують питання пріоритетного оновлення основних виробничих фондів усіх видів транспорту і дорожнього господарства, насамперед рухомого складу, транспортними засобами вітчизняного виробництва, із застосуванням сучасних механізмів їх придбання (оренди, лізингу тощо); підвищення соціальних стандартів послуг пасажирського автотранспорту; легалізація доходів перевізників, визначення простих, прозорих і однакових умов допуску до ринку перевезень; доступність послуг для всіх категорій пасажирів.

Вирішення проблеми хронічної закоркованості вулиць і транспортного колапсу потребує визнання необхідності першочергового будівництва магістралей і транспортних розв'язок для розвантаження вулично-дорожньої

мережі. У випадку виникнення транспортного колапсу слід вживати таких заходів: зміщення графіків роботи навчальних закладів і бюджетних установ; жорстке обмеження транзитного руху в центральній частині міста; графік під'їзду автотранспорту до об'єктів торгівлі й громадського харчування. Не можна покладатися лише на ідеї розвитку сталої мобільності, зокрема, на розвиток велосипедного руху, створення безтранспортних зон, зниження інтенсивності автомобільного руху, створення «міста коротких відстаней», оскільки такі ідеї є малопродуктивними, особливо в умовах зростання рівня автомобілізації, переважного використання автомобільного транспорту й обмеження планувальної структури.

Розвиток соціальної інфраструктури повинен здійснюватися з урахуванням суттєвої трансформації попиту населення на забезпечення об'єктами соціальної інфраструктури, що зумовлено загальносвітовими тенденціями та стрімким розвитком інформаційних технологій. Особлива увага повинна бути приділена усуненню територіальних диспропорцій у доступі населення, насамперед, до базових соціальних, комунальних, адміністративних, транспортних, інформаційних та інших послуг.

Соціальна інфраструктура охоплює широкий спектр об'єктів (охорони здоров'я, освіти, заклади спорту, культури та ін.), проте і слід враховувати можливості надання додаткових зручностей, включаючи ігрові та неформальні місця відпочинку, фонтани з питною водою та місця для сидіння. Особливої уваги потребують завдання забезпечення об'єктів соціальної інфраструктури в місцях будівництва нового житла, а також забезпечення доступності та пристосованості приміщень закладів соціального захисту, освіти, охорони здоров'я, культури та інших закладів для всіх категорій населення, зокрема осіб з інвалідністю, відповідність вимогам пішохідної і транспортної доступності, інтегрованість з іншими суміжними об'єктами чи послугами.

Підвищення рівня конкурентоспроможності економіки урбанізованих систем полягає у створенні оптимальних умов для розкриття власного потенціалу та ефективного використання конкурентних переваг структури економіки. Зокрема, основними чинниками перебудови економічної структури

є стимулювання та розвиток конкурентних точок зростання, активізації промислового розвитку через механізм індустріальних парків, що пов'язується з формуванням цілісного ринку праці, використанням ефектів від співпраці виробництв для збільшення конкурентоспроможності урбанізованої економіки. Підтримання пріоритетних видів діяльності вимагає концентрації ресурсів та застосування дієвих соціально-економічних механізмів (податкових, державні закупівлі, індустріальні парки, спрощення приєднання до інженерних мереж), а також механізмів просторового планування.

Зважаючи на *історико-архітектурний потенціал міст України*, серед пріоритетних напрямів розвитку слід звернути увагу на туристично-рекреаційну галузь, зокрема, створення умов для підвищення туристичної привабливості. Важливо здійснювати заходи, спрямовані на збереження територій історичних населених місць, пам'яток культурної спадщини, зон охорони, об'єктів всесвітньої спадщини, буферних зон, охоронюваних археологічних територій.

Планування охорони природи у стратегіях розвитку урбанізованих систем має особливе значення у зв'язку з унікальними природно-ландшафтними умовами та загрозами їх збереження. Воно повинно бути спрямоване на:

- зменшення антропогенного навантаження на міське середовище внаслідок впровадження безвідходних (маловідходних) екологічно чистих технологій; пріоритетного розвитку електричного пасажирського транспорту; розширення системи зелених насаджень загального користування;
- вивчення та адаптацію до умов урбанізованих систем сучасних урбаністичних концепцій (метаболізму, біотехнічного міста або аркології, біонічних екополісів тощо), спрямованих на створення сприятливого життєвого середовища для його мешканців;
- розроблення системи заходів з управління ризиками стихійних лих і техногенних катастроф; підвищення життєстійкості міста в умовах дедалі більшого впливу антропогенних чинників. Стратегічне планування урбанізованих систем слід проводити з урахуванням їх життєстійкості, зокрема,

внаслідок імплементації природних рішень прогнозування негативних сценаріїв та прогнозування ризиків;

– перепроєктування процесів і зв'язків урбанізованих систем за принципами біомімікрії та циркуляційної економіки, прийняття комплексної програми поводження з відходами: господарсько-побутовими; токсичними промисловими; непридатними та забороненими до використання пестицидами й отрутохімікатами тощо;

– використання наявного енергетичного потенціалу природних ресурсів для відновлювальних та нетрадиційних джерел енергії.

На підставі проведеного аналізу соціально-економічної, містобудівної, екологічної, економічної, науково-освітньої, культурної, інфраструктурної та інших сфер життєдіяльності міста виокремимо систему першочергових заходів м. Львова.

Розвиток сфери економіки шляхом розробки цільових програм підтримки місцевого виробника і, де це можливо, підтримки відомих львівських брендів; ініціатива щодо співпраці освітньо-наукових закладів і виробничих підприємств. Створення кластерних систем на підставі поєднання діяльності підприємницьких структур з науково-дослідними інституціями, органами державної влади та місцевого самоврядування з метою вирішення виробничих і муніципальних проблем. Перетворення Великого Львова у потужний освітній, інноваційний центр, що продукує сучасні технології та надає науково-технічні послуги. Сприяння створенню спеціалізованих медичних установ, на базі яких розвивався б медичний туризм. Позиціонування Львова як важливого регіонального фінансового та ділового центру країни. Активізація транскордонного співробітництва як важливого чинника соціально-економічного розвитку регіону.

Розвиток ділового туризму може наповнити сферу економіки якісним контентом. Враховуючи унікальні рекреаційні (міста Винники, Моршин, Сколе, Трускавець, смт Східниця, Немирів) та історико-культурні центри Львівської області (Всесвітньо відомими містами області з пам'ятками містобудування й архітектури, окрім Львова, є Золочів, Жовква, Кам'янка-Бузька), наявність

інфраструктури (туристично-оздоровчі та відпочинково-готельні комплекси, хостели, відпочинкові зони, спортивно-оздоровчі й спортивно-видовищні комплекси) є можливість участі Великого Львова у розвитку рекреаційного потенціалу регіону, поглиблення фінансово-економічних та інфраструктурних зв'язків санаторно-курортного комплексу з туристичною галуззю.

Є потенціал у розвитку екологічно чистого, наукоємного виробництва, логістики, торгівлі. Не до кінця розкриті можливості освітніх закладів міста Львова, зокрема, щодо їх співпраці з реальними секторами економіки. Інтеграція приміських громад в економіку міста, зокрема, шляхом реалізації Програми продовольчої безпеки міста за європейськими взірцями. Програми підтримки підприємництва, просування львівських брендів, створення прибуткових підприємств дадуть поштовх до розвитку місцевого бізнесу.

Інфраструктурні інвестиції мають значний вплив на суспільно-економічний розвиток та стан середовища міста, вони спрямовані на покращення умов життя мешканців та загальної естетики. Реформування інженерної інфраструктури за участі міського бюджету не лише поліпшить умови життєдіяльності місцевих мешканців, а й відкриє значні перспективи для приватних інвестицій.

Вирішення проблеми хронічної закоркованості вулиць і транспортного колапсу потребує визначення першочергової необхідності у будівництві магістралей і транспортних розв'язок для розвантаження вулично-дорожньої мережі, негайного будівництва пріоритетних магістралей і транспортних розв'язок. Генплан передбачає транспортні розв'язки та паркінги, які допоможуть розвантажити місто, ліквідувати затори на дорогах, а також зменшити шкідливі викиди від рухомих транспортних засобів. У випадку виникнення транспортного колапсу – зміщення графіків роботи навчальних закладів і бюджетних установ; жорстке обмеження транзитного руху в центральній частині міста; графік під'їзду автотранспорту до об'єктів торгівлі та громадського харчування. Важливо дослідити можливість створення великого об'їзного кільця по периметру Великого Львова, яке б поєднувало основні малі міста та великі села агломерації, водночас зосереджуючи

транзитний транспортний потік. А також важливо передбачити у межах великого кільця транспортні вузли для радіального сполучення з містом, зокрема громадським транспортом, а також паркінги, об'єкти логістики тощо. Дефіцит місць для паркування, зокрема в центральній частині міста, фактично унеможливорює поїздки в центр автомобілем, спричиняє перешкоди рухові транспорту та пішоходам. Для вирішення завдань запропоновано реалізувати передбачені генеральним планом заходи, все паркування в центральній частині міста зробити платним; провести інвентаризацію місць паркування та збільшити їхню кількість.

Враховуючи факт створення Львівської територіальної громади та Львівського району, а також процес створення територіальних громад у межах фактичної і перспективної Львівської агломерації, важливо ініціювати процес перемовин з її потенційними учасниками щодо резервування територій для потреб Великого Львова, проведення переговорів з територіальними громадами в межах фактичної агломерації. Слід провести моніторинг виконання генерального плану й аналіз поточної ситуації щодо визначення потреби у додаткових площах; вивчення прилеглих до Львова територій щодо можливості розташування на них необхідних для потреб міста об'єктів та інфраструктури. Ставлення до урбанізації набуває особливого значення.

В межах агломерації доцільно розробляти проекти розвитку інженерної інфраструктури, енергетичне забезпечення урбанізованої системи, використання відновлювальних (місцевих) джерел енергії, цілісної системи забезпечення системи водою, зокрема, створення водосховищ; системи очищення стоків і переробки відходів. Забезпечення енергетичної безпеки є доцільним шляхом розроблення концепції енергетичної безпеки Великого Львова, розвитку альтернативної енергетики (геотермальна та гідротермальна, вітрова, сонячна), а також єдиної системи його енергозабезпечення, зокрема, створення комунальних підприємств.

Будівництво заводу з переробки сміття на території полігону твердих побутових відходів за технологією «Термоселект», в основу якої покладено піроліз з подальшою газифікацією при високій температурі, дасть змогу

перетворювати відходи у цінну сировину, не забруднюючи навколишнє середовище.

У сфері природного середовища, екології та безпеки основу підходів мають становити озеленення; резервування територій, за необхідності – викуп нерухомості для відведення землі під громадські потреби (наприклад, викуп занедбаних промислових об'єктів), термінове прийняття та реалізація програми масового озеленення міста; повний мораторій на вирубку зелених насаджень, інвентаризація всіх зелених насаджень і резервування територій для розташування лісопарків, парків і скверів; розробка програми комплексного озеленення міста, ревізія всіх шкідливих викидів у місті; розробка заходів для їх зменшення.

Значного екологічного ефекту можна досягнути завдяки розробленню схеми функціонування електричного та екологічно чистого громадського транспорту та заходів щодо його запровадження; визначенню пріоритетів у розвитку вулично-дорожньої мережі, будівництву магістралей і транспортних розв'язок; розробленню програми придорожніх зелених насаджень для мінімізації негативного впливу на мешканців автомобільного транспорту.

Одним із пріоритетних завдань є визначення для урбанізованої системи Львова мінімальної площі, зайнятої водними плесами, зеленими насадженнями та сільськогосподарськими угіддями у розмірі не менше 50 % території агломерації. Створення безперервного природного каркасу лісопаркових територій у межах Великого Львова та особливого режиму (обмеження) забудови для формування «екологічних доріжок».

Враховуючи порушення норм санітарної та пожежної безпеки в масовому житловому будівництві, слід здійснити заходи щодо перевірки дотримання таких норм незалежними фахівцями, зокрема, при видачі містобудівних умов та обмежень, призупинення дії ліцензій на виконання будівельних робіт або їх відкликання, у разі виявлення порушень. Створення постійно діючого органу контролю над станом природного середовища із залученням фахівців і громадськості; відновлення моніторингу геологічних процесів у місті та проведення відповідних геологічних досліджень, вивчення можливості

відновлення історичних, а також створення нових водойм; резервування під це відповідних територій.

Підвищення ефективності управління у сфері інтегрованого розвитку передбачає створення бази для реалізації ефективної державної регіональної політики – механізму та інструменту державного управління розвитком урбанізованих систем, що сприятиме розв’язанню проблем міст. В умовах проведення реформи децентралізації влади в Україні надзвичайно актуальним є удосконалення процесів стратегічного планування та виконання поставлених завдань на всіх рівнях, запровадження ефективного механізму координації дій центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування під час реалізації галузевих пріоритетів і завдань на різних рівнях управління. Злагожене управління на різних ієрархічних рівнях потребує належного нормативного, інформаційного та містобудівного забезпечення місцевих органів влади. Насамперед це стосується формування єдиної узгодженої системи статистичних показників та геопросторових даних, підтримка їх регулярного оновлення, запровадження в дію системи містобудівного кадастру, використання сучасних ГІС-технологій, оновлення містобудівної документації на регіональному та місцевому рівні. Водночас першочергового вирішення потребує створення єдиної державної топографо-картографічної основи у референтній системі координат УСК-2000, загальнодоступної для використання органами державної влади та місцевого самоврядування, що дає змогу систематизувати всі просторові дані в державі (в регіональному та галузевому вимірі) і заощадити бюджетні кошти.

Висновки до розділу 5

Визначено принципи інтегрованого розвитку, підвищення універсалізації, оптимізації відносин міст і оточення, соціально-економічних і просторових узгодженостей, інтегральної результативності, проблемно-пріоритетної орієнтованості, гнучкості.

Забезпечення спроможності реалізації концепції інтегрованого розвитку урбанізованих систем потребує усунення проблеми розриву взаємозв’язків між

просторовим і соціального-економічними пріоритетами розвитку, що знижує інвестиційний потенціал міст, погіршує якість життя мешканців міст. Вирішення цієї проблеми можливе шляхом обґрунтування рекомендації щодо функціонально-планувальної організації, зокрема, виділення територій, які є важливими для розвитку урбанізованих систем.

Механізми інтегрованого розвитку об'єднують низку фінансових (через бюджетну політику, інвестиції, гранти, зовнішні запозичення, міжбюджетні трансферти), економічних (через програми поточного розвитку, програми розвитку агломерацій і співробітництва громад), інституційно-організаційних (через участь громадськості, консультації із зацікавленими особами, інформаційне забезпечення, проведення досліджень і моніторингу процесів) та територіально-планувальних (через комплексні плани просторового розвитку, генеральні плани населених пунктів, детальні плани територій) інструментів, що можуть бути використані у розвитку територій.

Доведено необхідність розширення інституційно-організаційного забезпечення реалізації цілей політики інтегрованого розвитку шляхом координації зв'язків у напрямку співпраці та консультацій між усіма зацікавленими сторонами з метою спільного розроблення стратегічних документів, а в довготерміновій перспективі – співпраця на етапі їх впровадження. Акцентовано на ролі маркетингових досліджень. Запропоновано для забезпечення прозорості та відкритості процесу планування забезпечити відповідний рівень та доступність інформаційних ресурсів через впровадження технологічних інновацій, зокрема, геоінформаційних технологій. Зазначено необхідність проведення моніторингу реалізації цілей і завдань, який рекомендовано розглядати як контроль ефективності реалізації виконання завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем.

Обґрунтовано концептуальні пропозиції щодо вирішення завдань інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Детально проаналізовано модель, яка врегульовує відносини міста й оточення, визначає форми співпраці, фінансово-економічні відносини та можливості співробітництва агломерацій. Фінансово-економічні відносини здійснюються на підставі спільного документа

міської агломерації – кошторису, який формують за рахунок трансфертів з бюджетів учасників міської агломерації; внесків інших суб'єктів для фінансування спільних проєктів; міжнародна допомога; кредитні ресурси; інвестиції з різних джерел; інші доходи. Видатки кошторису спрямовують на будівництво об'єктів інфраструктури; утилізацію відходів; енергозберігаючі технології і проєкти; природоохоронні заходи; участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об'єктів тощо.

ВИСНОВКИ

Основним результатом проведеного дослідження є обґрунтування теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо інтегрованого розвитку урбанізованих систем у контексті вирішення загальних проблем міст різних типів і масштабів. Отримані результати дають підстави сформулювати теоретичні та науково-практичні висновки.

1. Міжнародний досвід і результати емпіричних досліджень провідних науковців засвідчують засадничу роль урбанізації як рушія економічного розвитку, як процесу, здатного принести значні економічні, технологічні та соціально-економічні вигоди для людини, міста, економіки країни в цілому завдяки концентрації господарської діяльності, населення і соціокультурних процесів. Водночас неконтрольована урбанізація без належної системи управління і планування поглиблює кризові стани міст, загострює екологічні та соціально-економічні проблеми. Проведена систематизація та класифікація етапів, видів та ознак урбанізаційних процесів дала змогу розглядати процес урбанізації як множину різновекторних, багатопланових і суперечливих чинників, необхідність узгодження яких є підставою для розроблення основ інтегрованого розвитку урбанізованих систем. Цим і зумовлена актуальність цього дослідження.

2. Визначено сутність і завдання інтегрованого розвитку як процесу досягнення просторових, економічних, соціальних, безпекових, екологічних довготермінових цілей у певному часовому проміжку, спрямованих на вирішення й узгодження ключових завдань соціально-економічного розвитку та просторової організації урбанізованих систем. Їх потрібно розглядати у взаємозв'язку із перспективним територіальним розширенням, збереженням природних ресурсів, створенням умов комфортності та доступності для широких верств населення для житла,

вибору робочих місць, послуг та рекреації, гармонізації відносин між соціальними групами та прозорості й спроможності роботи місцевої влади.

3. Систематизація й узагальнення наукових підходів щодо дослідження міст та їхніх систем дали змогу обґрунтувати власну структурно-логічну модель урбанізованої системи. Виявлено її складові (просторову, соціальну, економічну й управлінську), а також важливі для дослідження зв'язки і взаємодії в межах системи. Різні складові урбанізованої системи принципово відрізняються за характером впливу в контексті інтегрованого розвитку. Забезпечення їх взаємоузгодженого характеру є умовою досягнення завдань інтегрованого розвитку.

4. На підставі аналізу наявних інституційно-організаційних підходів до розвитку територій виявили суттєві розбіжності та неузгодженості, а також труднощі, що виникають унаслідок збалансування просторових і соціально-економічних взаємодій у розвитку урбанізованих систем. Недотримання взаємозв'язку структурних елементів стратегічних документів розвитку територіальних громад, безсистемність та відокремлений розгляд землевпорядних, економічних та організаційних чинників призводять до суттєвого міжпредметного розриву та втрати системних ефектів від їхньої взаємодії, а як наслідок – втрати економічного потенціалу, незбалансованості і низької адаптації розвитку урбанізованих систем до сучасних соціально-економічних процесів.

5. Досліджено засадничі проблеми і суперечності застосування економічних та урбаністичних теорій, оскільки кожна з них орієнтує на вирішення завдань у межах певного наукового напрямку і слабо враховує взаємозв'язки між складовими системи. Розпорошення теоретико-методологічних досліджень унеможлиблює цілісне осмислення урбанізаційних процесів в умовах їхнього постійного ускладнення, стає на заваді формуванню системного бачення проблем інтегрованого розвитку міст. Визначено виняткову складність і міждисциплінарний характер проблем урбанізації, що зумовлюють необхідність якісного оновлення

методологічних засад наукових досліджень із ширшим використанням наявних концепцій, теорій, які дотепер сформовані зусиллями науковців різних галузей знань. Врахування та узгодження закономірностей і нових тенденцій розвитку економіки територіальних систем з метою вироблення нової теоретичної платформи сприятиме подоланню суперечностей у розвитку урбанізованих систем, які в координатах надспеціалізації виявляються нерозв'язаними.

6. Обґрунтовано концептуальні підходи інтегрованого розвитку урбанізованих систем, що ґрунтуються на пріоритетному значенні ролі людини в економіці, якості результатів діяльності і розвитку, інституційної спроможності влади як регулятора динамічності. Відповідно до цієї концепції політика інтегрованого розвитку урбанізованих систем має бути спрямована на якісний результат діяльності з розвитку, регулювання урбанізаційних процесів, узгодження процесів соціально-економічного розвитку з потенціалом місцевих ресурсів, прозорості й підзвітності роботи влади, врахування ціннісних характеристик у визначенні стратегічних рішень із використанням відповідних засобів. Визначено головні детермінанти урбанізованої системи (людина, простір, економіка, час, управління), а також виявлено підмножини дво-, три-, чотиривимірних взаємодій системи, що дало змогу впорядкувати інформацію про стан системи, визначити завдання соціально-економічного і просторового розвитку міст, розкрити можливості їх системного аналізу.

7. Здійснено емпіричний аналіз стану та динаміки розвитку урбанізованих систем на прикладі міст (обласних центрів) України, що дозволив виявити вплив демографічних, екологічних, економічних параметрів та підтвердити диспропорційність, а також наявність значних резервів невикористаного потенціалу, які потребують дієвих механізмів регулювання з боку державних та місцевих органів влади. Динаміка розвитку великих міст України у 2015–2021 рр. є занадто повільною та недостатньою для активізації процесу економічного зростання й

реформування ключових галузей. Ринок праці та освітньо-трудові відносини є системоформувальними ядрами, які акумулюють довкола себе людські ресурси і сприяють розростанню сучасних міських агломерацій, натомість, значна асиметрія розвитку урбанізованих систем призводить до розбалансування території країни, щораз більшого загострення диспропорційності у рівнях і якості життя мешканців міст.

8. Дослідження стратегій, концепцій та програм соціально-економічного розвитку міст дало змогу оцінити перспективне бачення розвитку міст, а також закладені в них механізми управління міськими процесами. Результати аналізу засвідчили несистемність політики та появи низки бар'єрів, які обмежують їхній ефективний розвиток. Ці перешкоди формуються внаслідок спадкових проблем міст (зокрема, місцерозташування, природно-ландшафтні умови, історична забудова), поглиблення структурно-галузевих деформацій та дисбалансів (деіндустріалізація, надмірна енергоємність, неефективна структура інвестицій, що вкладаються у розвиток територій, порушення масштабів нового будівництва, фінансова слабкість), вагомих інституціональних чинників (відокремлений розгляд соціально-економічного та просторового вимірів у системі стратегічних документів, відсутність підходів комплексного освоєння територій, недотримання містобудівної документації, конфлікт інтересів і високий рівень ризиків для потенційних інвесторів). Серед таких бар'єрів центральна роль належить неузгодженості цілей соціально-економічного розвитку і просторового потенціалу урбанізованих систем.

9. Аналіз проєктних рішень містобудівної документації дав змогу виявити неефективність їхнього використання в управлінні розвитком міст, що зумовлено обмеженим доступом до чинних документів, обтяженістю інформацією, яка розрахована на вузьких спеціалістів, статичністю – документи розроблено на 20-річний термін, внесення будь-яких змін до рішень може бути здійснене лише в разі прийняття відповідних актів

(законодавчого характеру або нормативних), що в умовах зростання динамічності процесів у містах робить ці документи малоефективними і неспроможними реагувати на потреби населення, економіки, бізнесу. Беручи до уваги зміни в системі просторового планування територій, очікується, що новий вид містобудівної документації стане гнучкішим у суспільно-політичному, методологічному і технологічному аспектах, дасть змогу краще їх використовувати, адаптовувати для поточних тенденцій просторового розвитку та нових викликів і можливостей, що постають перед містами.

10. Обґрунтовано принципи інтегрованого розвитку урбанізованих систем, а саме: підвищення універсальності системи, оптимізації відносин міст і оточення, соціально-економічних і містобудівної узгодженості, гнучкості, інтегральної результативності, проблемно-пріоритетної орієнтованості. Зазначені принципи передбачають підвищення результативності функціонування системи та її розвитку по ефективній траєкторії шляхом інтеграції напрямів діяльності, виявлення проблем та вибір пріоритетів на основі реальних фінансових, технічних та інституційних (правових) можливостей, ставлять вимогу щодо своєчасного реагування та можливості коригування підходів інтегрованого розвитку на основі зміни концепцій та планування, а також необхідність гармонізації відносин всіх учасників процесу планування на засадах вигідного співробітництва та співпраці.

11. Запропоновано зміни підходів до розроблення концепції інтегрованого розвитку територіальних громад та оновлення генеральних планів міст. Вони ґрунтуються на ідеї взаємного поєднання соціальних, економічних, екологічних і просторових пріоритетів, на основі яких визначають засоби, а також фінансові і технічні можливості реалізації цілей, створюють основу для залучення громадськості та інших зацікавлених осіб до процесів управління територіями. Досягнення цілей інтегрованого розвитку потребує застосування дієвих інститутів та

механізмів, що мають доповнювати та посилювати один одного. Відповідні механізми об'єднують низку фінансових (через бюджетну політику, інвестиції, гранти, зовнішні запозичення, міжбюджетні трансферти), економічних (через програми поточного розвитку, програм розвитку агломерацій і співробітництва громад), інституційно-організаційних (через участь громадськості, консультацій із зацікавленими особами, інформаційного забезпечення, проведення досліджень і моніторингу процесів) та територіально-планувальних (через комплексні плани просторового розвитку, генеральні плани населених пунктів, детальні плани територій) інструментів, що можуть використовуватися у розвитку територій.

12. Вдосконалено підходи до прогнозування і моделювання інтегрованого розвитку урбанізованих систем розвитку міст, які передбачають зміни в аналізі систем, оцінці системи, визначенні завдань та обґрунтуванні локальних рішень. Запропоновано алгоритми та моделі вирішення часткових завдань у розвитку урбанізованої системи. Детально охарактеризовано фінансово-економічну модель, яка врегульовує відносини міста й оточення. Обґрунтовано форми співпраці, фінансово-економічні відносини та можливості співробітництва агломерацій. Обов'язковим є визначення організаційних функцій таких утворень для вироблення та реалізації політики з питань соціально-економічного і культурного розвитку агломерації, просторового планування, комунального обслуговування і охорони довкілля. Фінансово-економічні відносини здійснюються на підставі спільного документа міської агломерації – кошторису, який формують коштом трансфертів з бюджетів учасників міської агломерації; внесків інших суб'єктів для фінансування спільних проєктів; міжнародної допомоги; кредитних ресурсів; інвестицій різного походження; інших доходів. Видатки кошторису спрямовують на будівництво об'єктів інфраструктури, утилізацію відходів, енергоощадні технології і проєкти, природоохоронні заходи, участь в утриманні соціально-культурних та екологічних об'єктів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Angel, S., Parent, J., Civco, D. L., & Blei, A. M. (2011). Making room for a planet of cities. Lincoln Institute of Land Policy.
2. Barca, F. (2009). An Agenda for a Reformed Cohesion Policy. European Communities.
- Batty, M. (2013). The new science of cities. MIT Press.
3. Batty, M. (2013). The new science of cities. MIT Press.
4. Benevolo, L. (1980). The history of the city. MIT Press.
5. Boudeville, J.-R. (1966). Problems of Regional Economic Planning. Edinburgh: Edinburgh University Press.
- Bulkeley, H. (2015). Urban sustainability and resilience: A global perspective. Routledge
6. Calthorpe, P. (1992). The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream. Princeton, NJ: Princeton Architectural Press. Chase
7. Capello, R. (2016). Regional economics. Routledge.
8. Castles, S., de Haas, H., & Miller, M. J. (2019). The age of migration: International population movements in the modern world (6th ed.). Red Globe Press.
9. Ciccone, A., & Hall, R. E. (1996). Productivity and the density of economic activity. American Economic Review, 86(1), 54–70.
- D’Alisa, G., Demaria, F., & Kallis, G. (Eds.). (2014). Degrowth: A vocabulary for a new era. Routledge.
10. Daly, H. (2005). Economics in a full world. Scientific American, September. URL: http://www.steadystate.org/wpcontent/uploads/Daly_SciAmerican_FullWorldEconomics
11. Daly, H. E. (2005, September). Economics in a full world. Scientific American. URL: http://www.steadystate.org/wp-content/uploads/Daly_SciAmerican_FullWorldEconomics.pdf
12. David Sim, Soft City: Building Density for Everyday Life, Island Press, 2019.
13. Davis, M. (2006). Planet of Slums. London: Verso.
14. Dobbs, R., Smit, S., Remes, J., Manyika, J., Roxburgh, C., & Restrepo, A. (2011). Urban world: Mapping the economic power of cities. McKinsey Global Institute. URL: <https://www.mckinsey.com/mgi/overview/in-the-news/urban-world>
15. Dou.ua. (2020). Україна в ТОП-30 найбільш привабливих країн для IT-аутсорсу. URL: <https://dou.ua>

16. Duranton, G., & Puga, D. (2004). Micro-foundations of urban agglomeration economies. *Handbook of Regional and Urban Economics*, 4, 2063–2117. URL: [https://doi.org/10.1016/S1574-0080\(04\)80005-1](https://doi.org/10.1016/S1574-0080(04)80005-1)
17. Economist Intelligence Unit. (2023). Global Liveability Index 2023. URL: <https://www.eiu.com/n/campaigns/global-liveability-index-2023/>
18. Encyclopedia Britannica. (n.d.). Urban planning. Retrieved from: <https://www.britannica.com/topic/urban-planning>
19. European Environment Agency (EEA). (2006). Urban sprawl in Europe: The ignored challenge. Copenhagen: EEA
20. European Union Agency for Cybersecurity (ENISA). (2024). Cybersecurity Threat Landscape 2024. URL: <https://www.enisa.europa.eu>
21. Finance.ua. (2023, February 15). Як змінилася українська сфера ІТ за 5 років: експорт послуг, робочі місця та зарплати – дослідження. URL: <https://news.finance.ua/ua/yak-zminylasya-ukrains-ka-sfera-it-za-5-rokiv-eksport-posluh-robochi-miscya-ta-zarplaty-doslidzhennya>
22. Florida, R. (2002). *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. N.Y.: Basic Books.
23. Florida, R. (2005). *Cities and the Creative Class*. N. Y.: Routledge.
24. Florida, R. (2017). *The new urban crisis: How our cities are increasing inequality, deepening segregation, and failing the middle class –and what we can do about it*. Basic Books.
25. Florida, R. (2019). *Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними*. Київ: Наш Формат.
26. Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (2024). *The State of Food Security and Nutrition in the World (SOFI) 2024*. URL: <https://www.fao.org/publications/sofi>
27. Forrester, J. W. (1969). *Urban dynamics*. MIT Press.
28. Forrester. (2023). *Global Digital Economy Forecast 2023 to 2028*. Forrester Research. URL: <https://www.forrester.com/report/global-digital-economy-forecast-2023-to-2028/RES181192>
29. Fujita, M., & Thisse, J.-F. (2013). *Economics of agglomeration: Cities, industrial location, and globalization* (2nd ed.). Cambridge University Press.
30. Fujita, M., Krugman, P., & Venables, A. J. (1999). *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*. MIT Press.
31. Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.
32. Glaeser, E. (2011). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. N. Y.: Penguin Press.
33. Glaeser, E. L., & Cutler, D. M. (2021). *Survival of the City: Living and Thriving in an Age of Isolation*. Penguin Press.

34. Guy, D., Ellison, G., & Glaeser, E. (2002). Geographic Concentration as a Dynamic Process. *Review of Economics and Statistics*, 84(2), 193–204.
35. Habrel, M., Lysiak, N., Habrel, M., & Dobrowolska, M. (2024). Urbanization and industrialization of space in Ukraine: Realities, changes and forecasts for the future. *MATEC Web of Conferences*. URL: <https://doi.org/10.1051/matecconf/202439615002>
36. Hall, P., & Pfeiffer, U. (2013). *Urban future 21: A global agenda for twenty-first century cities*. Routledge.
37. Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73–76.
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140.
38. Harvey, D. (2001). *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*. Edinburgh University Press.
39. Harvey, D. (2012). *Rebel cities: From the right to the city to the urban revolution*. Verso.
40. Henderson, J. V. (1988). *Urban Development: Theory, Fact, and Illusion*. Oxford University Press
41. Henderson, J. V. (2003). The urbanization process and economic growth: The so-what question. *Journal of Economic Growth*, 8(1), 47–71. URL: <https://doi.org/10.1023/A:1022860800744>
42. Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2023). *Climate Change 2023: Impacts, Adaptation and Vulnerability. Sixth Assessment Report (AR6), Working Group II*. URL: <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg2>
43. IT Ukraine Association. (2021). *IT Industry in Ukraine: 2021 Report*. Kyiv: IT Ukraine Association.
44. Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
45. Jacobs, J. (1969). *The economy of cities*. N. Y.: Vintage Books.
46. Lucas, R. E. (1988). On the mechanics of economic development. *Journal of Monetary Economics*, 22(1), 3–42. URL: [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(88\)90168-7](https://doi.org/10.1016/0304-3932(88)90168-7)
47. James, P. (2015). *Urban sustainability in theory and practice*. Metropolis. URL: https://www.metropolis.org/sites/default/files/paul_james_urban_sustainability_2015.pdf
48. Kiefer, P., & Neck, S. (2019). Social capital and economic development: A review. *Journal of Economic Perspectives*, 33(4), 85–108.
49. Krugman, P. (1993). First nature, second nature, and metropolitan location. *Journal of Regional Science*, 33(2), 129–144

50. Krugman, P. R. (1991). First nature, second nature, and metropolitan location. NBER Working Paper No. w3740. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=282684>
51. Lee, E. S. (1966). A theory of migration. *Demography*, 3(1), 47–57. URL: <https://doi.org/10.2307/2060063>
52. McKinsey Global Institute. (2011). Urban world: Mapping the economic power of cities. URL: <https://www.mckinsey.com/mgi/overview/in-the-news/urban-world>
53. Meadows, D. H., Meadows, D. L., & Randers, J. (2004). Limits to growth: The 30-year update. Chelsea Green Publishing.
54. Mehta, V. (2014). *The Street: A Quintessential Social Public Space*. N. Y.: Routledge.
55. Melo, P., Graham, D. J., & Noland, R. B. (2009). A meta-analysis of estimates of urban agglomeration economies. *Regional Science and Urban Economics*, 39(3), 332–342.
56. Mokiy, A., Nozdrina, L., & Pavlyshyn, A. (2024). Productive capacity and sustainable development of Ukraine in the conditions of war. *Academy Review*, 1(60), 62–79. URL: <https://doi.org/10.32342/2074-5354-2024-1-60-5>
57. Nechyba, T. J., & Walsh, R. P. (2004). Urban sprawl. *Journal of Economic Perspectives*, 18(4), 177–200.
58. OECD (2020). Comprehensive Approach to Understanding the Effects of Urban Productivity. Центр підприємництва, малого та середнього бізнесу, регіонів та міст ОЕСР. URL: <https://www.oecd.org/regional/urbaneconomics/urban-productivity.htm>
59. OECD. (2020). Cities in the world: A new perspective on urbanisation. OECD Publishing.
60. OECD. (2020). The spatial dimension of productivity. OECD Publishing. URL: <https://doi.org/10.1787/ba5edb47-en>
61. OECD. (2022). *Urban Policy Review: Towards Sustainable Cities*. Paris: OECD Publishing.
62. Polsson, K. (2023). *How to Design Humane Cities: Practical Guide*. 10 Principles of Urban Transformation. Berlin: DOM Publishers
63. Reinert, E. S. (2015). Як багаті країни забагатіли... і чому бідні країни лишаються бідними. Київ: Темпора.
64. Revkin, A. (2011, May 11). Confronting the ‘Anthropocene’. *Dot Earth*. The New York Times. URL: <https://archive.nytimes.com/dotearth.blogs.nytimes.com/2011/05/11/confronting-the-anthropocene>

65. Richardson, H. W. (1972). *Regional economics: Location theory, urban structure and regional change*. Praeger.
66. Rosenthal, S. S., & Strange, W. C. (2004). Evidence on the nature and sources of agglomeration economies. In *Handbook of Regional and Urban Economics* (Vol. 4, 2119–2171). Elsevier. URL: [https://doi.org/10.1016/S1574-0080\(04\)80006-3](https://doi.org/10.1016/S1574-0080(04)80006-3)
67. Sachs, J. D. (2015). *The age of sustainable development*. Columbia University Press.
68. Sassen, S. (2001). *The global city: New York, London, Tokyo* (2nd ed.). Princeton University Press.
69. Schmid, B., & Smith, A. (2022). Post-growth planning: Exploring transformative futures for shrinking regions. *European Planning Studies*, 30(5), 889–908. URL: <https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1932628>
70. Schumpeter, J. A. (2011). *Теорія економічного розвитку: Дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу*. Київ: Видавничий дім «Києво-Могилянська академія». 244 с.
71. Schwab, K. (2016). *The Fourth Industrial Revolution*. Geneva: World Economic Forum.
72. Schwab, K. (2018). *Shaping the Fourth Industrial Revolution*. Geneva: World Economic Forum
73. Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. N. Y.: Farrar, Straus and Giroux.
74. StataCorp LLC. (2018). STATA software. URL: <https://www.stata.com/>
75. Sterman, J. D. (2000). *Business Dynamics: Systems Thinking and Modeling for a Complex World*. Irwin/McGraw-Hill.
76. Stiglitz, J. E. (2019). *People, Power, and Profits: Progressive Capitalism for an Age of Discontent*. N. Y.: W.W. Norton & Company
77. Stiglitz, J. E. (2024). *The Road to Freedom: Economics and the Good Society*. W. W. Norton & Company.
78. Storper, M. (2013). *Keys to the city: How economics, institutions, social interaction, and politics shape development*. Princeton University Press.
79. The Council of Europe Conference of Ministers responsible for Spatial/Regional Planning (CEMAT). (n.d.). Resolution No.1 – Functional areas. Capitalisation of local potential in territorial development policies over the European continent. Retrieved August 11, 2025, URL: <https://rm.coe.int/the-17th-session-of-the-council-of-europe-conference-of-ministers-resp/16807670ac>
80. Transparency International. (2021). *Corruption Perceptions Index 2021*. URL: <https://www.transparency.org/en/cpi/2021>
81. UN-Habitat. (2011). *Cities and Climate Change: Global Report on Human Settlements 2011*. London: Earthscan.

82. UN-Habitat. (2015). Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice. Nairobi: United Nations.
83. UN-Habitat. (2020). World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization. United Nations Human Settlements Programme. URL: https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/10/wcr_2020_report.pdf
84. UN-Habitat. (2022). World cities report 2022: Envisaging the future of cities. United Nations Human Settlements Programme.
85. United Nations Department of Economic and Social Affairs (UNDESA). (2019). World urbanization prospects: The 2018 revision. United Nations.
86. United Nations Office for Disaster Risk Reduction (UNDRR). (2022). Global Assessment Report on Disaster Risk Reduction 2022. URL: <https://www.undrr.org/gar2022>
87. United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division. (2018). World Urbanization Prospects: The 2018 Revision, Methodology (Working Paper No. ESA/P/WP.252). United Nations. URL: <https://population.un.org/wup/Publications/Files/WUP2018-Methodology.pdf>
88. United Nations. (2015). Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development. URL: <https://sdgs.un.org/2030agenda>
89. United Nations. (2022). World Migration Report 2022. International Organization for Migration. URL: <https://www.iom.int/wmr>
90. Wellbeing Economy Alliance. (2020). Wellbeing economy: A new economic vision for people and planet. Wellbeing Economy Alliance. URL: <https://wellbeingeconomy.org>
91. Wirth, L. (1969). Urbanism as a way of life. In R. Sennett (Ed.), Classic essays on the culture of cities, 143–164. Appleton-Century-Crofts. (Original work published 1938).
92. World Bank. (2012). World Development Indicators 2012. Washington, DC: The World Bank.
93. World Bank. (2022). World Development Indicators. URL: <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>
94. World Bank. (2023). Urban Development Overview. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment>
95. World Bank. 2023. GDP per capita (current US\$) – Ukraine. URL: <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=UA>
96. Yamagata, Y., & Sharifi, A. (2018). Resilience-oriented urban planning: Theoretical and empirical insights. Cham: Springer. URL: <https://doi.org/10.1007/978-3-319-75798-8>
97. Білоконь, Ю. М. (2003). Регіональне планування: Теорія і практика. Львів: Логос.

98. Буднікевич, І. (2012). *Муніципальний маркетинг: теорія, методологія, практика*. Чернівці: Чернівецький національний університет.
99. Воронін, В. О., Лянце, Е. В., & Мамчин, М. М. (2014). *Аналітика ринку нерухомості: методологія та принципи сучасної оцінки*. Львів: Магнолія, 2006.
100. Вайцзекер, Е. У. Ф., & Війкман, А. (2019). *Come On! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети* (Ю. Сірош, пер.; В. Вовк & В. Бутко, наук. ред.). Київ: Саміт-Книга.
101. Вайцзекер, Е. У., Війкман, А. (2019). *Come On! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети: Доповідь Римському клубу* / пер. з англ. Ю. Сірош; наук. ред. В. Вовк, В. Бутко. Київ: Саміт-Книга. 276 с.
102. Вайцзекер, Е. У., Війкман, А. *Come On! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети: доповідь Римському клубу* / пер. з англ. Ю. Сірош; наук. ред. В. Вовк, В. Бутко. Київ: Саміт-Книга, 2019. 276 с.
103. Вимоги та критерії формування міських агломераційних утворень: Досвід Польщі та практика України. Сучасні проблеми архітектури та містобудування, Вип. 5. URL: http://archinform.knuba.edu.ua/article/view/199548/pdf_17
104. Габрель, М. М. (2004). *Просторова організація містобудівних систем* [монографія]. Київ: Видавничий дім А. С. С.
105. Габрель, М. М. (2018). Морфологія та комфортність середовища міст: показники й методи оцінки взаємодій. *Містобудування та територіальне планування*, (68), 78–91.
106. Гаврилишин, Б. (1990). *Дороговкази в майбутнє: До ефективніших суспільств: доповідь Римському клубу*. Київ: Наукова думка.
107. Галасюк, В. В. (б. д.). Інвестиційний потенціал України: погляд у майбутнє. *Газета «День»*. URL: <https://day.kyiv.ua/uk/article/ekonomika/investiciyniy-potencial-ukrayini-poglyad-u-maybutnie>
108. Галасюк, В. В. (б. д.). Змінити «професію» країни. *Тиждень.UA*. URL: <https://tyzhden.ua/Economics/226623>
109. Галасюк, В. В. (2019). *Концептуальні засади трансформації економіки України*: монографія. Київ: Національна академія управління.
110. Грошові перекази до України. (б. д.). *Національний банк України*. URL: https://investment.24tv.ua/groshovi-perekazi-ukrayinu-dani-nbu-za-piv-roku-2020-novini-nbu_n1425412

111. Дьомін, М. М., & Габрель, М. М. (2005). Загальна методика формування метрополісних територій в Україні. *Містобудування та територіальне планування*. Вип. 21, 102–113.
112. Дьомін, М. М., Маршал, Т. М., & Габрель, М. М. (2019). Вимоги та критерії формування міських агломераційних утворень: досвід Польщі та практика України. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування* (5). URL: https://archinform.knuba.edu.ua/article/view/199548/pdf_17
113. ДБН 360-92. *Містобудування. Планування та забудова міських і сільських поселень*. НДПІ містобудування. Київ: Укрархбудінформ, 1993.
114. ДБН Б.1.3-97. *Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження генеральних планів міських населених пунктів*. Київ: Держбуд України, 1998. URL: <http://ibud.ua/?cat=dbn-info&itm=411&sitm=527>
115. ДБН Б.2.2-12:2019. *Планування і забудова територій*. Київ: Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, 2019. URL: <http://dbn.co.ua>
116. Долішній, М. І., Шевчук, Л. Т., & Шевчук, Я. В. (2004). Територіальна суспільна система як об'єкт дослідження регіональної економіки України. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональні суспільні системи*, вип. 3, ч. 1, 3–14. Львів.
117. Ендрюс, М., Прітчетт, Л., & Вулкок, М. (2021). Будівництво спроможності держави. Факти. Аналіз. Дії (пер. з англ.). Наш Формат. URL: <https://nashformat.ua/products/budivnytstvo-spromozhnosti-derzhavy.-fakty.-analiz.-dii-925556?srsId=AfmBOopw3duKcQbXhRLssMNVeH7p2D0kgnVB9TuljhZWlY4XLANPm9km>
118. Ібатулін, Ш. І. (2007). *Теоретичні основи капіталізації приміських земель*. Київ: НАУ.
119. *Індустріальні парки в Україні: удосконалення політики стимулювання у контексті світового досвіду: аналітична доповідь* / А. П. Павлюк та ін. Національний інститут стратегічних досліджень. Київ: НІСД, 2014.
120. *Інклюзивний вимір розвитку міст – центрів ділової активності України: тенденції та перспективи: наукова доповідь* / НАН України, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України»; наук. ред. М. І. Мельник. Львів, 2019.
121. Журнал «Фокус». (2020). Рейтинг комфортності міст України.

122. Карий, О. І. (2011). *Комплексний розвиток міст: теорія та методологія стратегічного планування* : монографія. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка».
123. Кабінет Міністрів України. (2020, 5 серпня). Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки. Постанова № 695. URL: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/regionalna-politika/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/derzhavna-strategiya-regionalnogo-rozvitku-na-2021-2027-roki-ta-plan-zahodiv-z-yiyi-realizaciyi>
124. Клос, Х. (2019). Створення інклюзивних, безпечних і стійких міст. Виступ на Днях безпеки ОБСЄ. Програма ООН із населених пунктів (ООН-Хабітат).
125. Ключниченко, Є. Є. (1999). Соціально-економічні основи планування та забудови міст. Київ: Українська академія архітектури, НДПІ містобудування.
126. Ключниченко, Є. Є. (2003). Управління містом: навч. посіб. Київ: КНУБА.
127. Ключниченко, Є. Є. (2003). Управління містом: навч. посіб. Київ: КНУБА.
128. Колот, А. М. (2014). Міждисциплінарний підхід як домінанта розвитку економічної науки та освітньої діяльності. *Соціальна економіка*, (1-2), 76–83. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/se_2014_1-2_15
129. Лернер, Ж. (2016). Акупунктура міста / пер. К. Скальської. Львів: Вид-во Старого Лева. 160 с.
130. Лисяк, Н. М., Олексюк, Г. В., & Попадинець, Н. М. (2020). Концептуальна фінансово-економічна модель урбанізованих систем. *Економіка та право*, (2), 84–95.
131. Лисяк, Н. М., Габрель, М. М., & Хром'як, Й. Я. (2019). Кризовий стан та урбаністичні шанси міст на прикладі Львова. *Формування ринкових відносин в Україні: зб. наук. пр.* (12 (223), 79–95.
132. Лисяк, Н. М., Габрель, М. М., & Хром'як, Й. Я. (2020). Феномен динамізму та імпульсності в соціально-економічному розвитку урбанізованих систем. *Формування ринкових відносин в Україні*, (2 (225), 105–118.
133. Лисяк, Н. М., Габрель, М. М., Шиленко, В., & Герич, О. Т. (2019). Цінність об'єкта культурної спадщини у визначенні його ринкової вартості (приклад з практики Львова). *Формування ринкових відносин в Україні*, (7–8 (218/219), 107–118.
134. Лисяк, Н. М., Олексюк, Г. В., & Попадинець, Н. М. (2019). Концептуально-структурні моделі ендогенного потенціалу об'єднаних

територіальних громад як передумова підвищення їх конкурентоспроможності. *Економіка України*, (3), 52–69.

135. Лисяк, Н. М., Габрель, М. М., & Хром'як, Й. Я. (2018). Соціально-еколого-економічне здоров'я міста: діагностика стану та прогнозування розвитку. *Формування ринкових відносин в Україні*, (6 (205), 97–118.

136. Лисяк, Н. М., Габрель, М. М., & Хром'як, Й. Я. (2017). Принципи й шляхи розвитку міських поселень регіонів в умовах адміністративно-територіальних трансформацій. *Формування ринкових відносин в Україні*, (12 (199), 189–206.

137. Максимчук, М. В. (2022). Визначення інституційних детермінант продуктивної спроможності економіки. У Імперативи та безпекові пріоритети збереження і розвитку продуктивної спроможності регіонів України в умовах війни: збірник тез доповідей дискусійної платформи (с. 65–66). Львів. URL: https://ird.gov.ua/ird02/n3381_tezu.pdf

138. Макстон, Г., Рандерс, Й. (2017). У пошуках добробуту. Керування економічним розвитком для зменшення безробіття, нерівності та зміни клімату. Київ: КСД. 320 с.

139. Мельник, М. І., Лещух, І. В., Борщевський, В. В., Залуцький, І. Р., Ткач, С. М., & Яремчук, Р. Є. (2025). Інституційні проблеми та виклики функціонування агломерацій в Україні. Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України. URL: <https://ird.gov.ua/irido/yaremchukry02.php>

140. Метрополійні функції великих міст України: потенціал розвитку та перспективи реалізації: монографія. (2016). Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України». (Наук. ред. М. І. Мельник).

141. Мельник, М. І., & Яремчук, Р. Є. (2019). Просторові тенденції та особливості соціально-економічного розвитку міст і сільських територій регіону. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України: збірник наукових праць*, (4 (138), 32–40.

142. Міжнародний валютний фонд. (2021). Ukraine: Staff Report for the 2021 Article IV Consultation. Washington, D.C.: IMF. URL: <https://www.imf.org>

143. Науково-аналітична доповідь. (2014). Метрополізаційні процеси в регіоні: концептуальні підходи та прикладні аспекти просторового аналізу. Львів: НАН України, Інститут регіональних досліджень. (Наук.. ред. М. І. Мельник)

144. Національна академія наук України, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долішнього НАН України». (2019). Інклюзивний вимір розвитку міст – центрів ділової активності України: тенденції та перспективи: наукова доповідь (М. І. Мельник, наук. ред.). Львів.
145. Павлів, А. П. (2019). *Теорія імпульсів в урбаністичному розвитку великого міста* [автореферат дисертації доктора архітектури, 18.00.01]. Львів: Національний університет «Львівська політехніка». 41 с.
146. Палеха, Ю. М. (2006). *Економіко-географічні аспекти формування вартості територій населених пунктів*. Київ: Профі.
147. Палеха, Ю. М. (2020). Нова редакція генеральної схеми планування території України – стратегія інтеграції України у європейський простір. *Український географічний журнал*, (1 (109)), 7–15.
148. Палеха, Ю. М. (2011). Розвиток найбільших міст України в контексті реформування системи розселення. *Досвід та перспективи розвитку міст України*, (20), 5–23.
149. Палеха, Ю. М., & Олещенко, А. В. (2014). Генеральна схема планування території України і структурні зміни у використанні земель (за даними щорічного моніторингу Генеральної схеми). *Землеустрій і кадастр*, (1), 20–25.
150. Паулі, Г. (2012). *Синя економіка: 10 років, 100 інновацій, 100 мільйонів робочих місць*. Risk Reduction Foundation.
151. Підгрушний, Г. П. (2017). Формування системи полюсів зростання в Україні як передумова її переходу до моделі поліцентричного просторового розвитку. *Український географічний журнал*, № 1, 48–54.
152. Плешкановська, А. М., & Савченко, О. Д. (2019). *Епохи та міста*. Київ: Інститут урбаністики.
153. Рейнерт, Е. (2015). *Як багаті країни забагатіли... і чому бідні країни лишаються бідними*. Київ: Темпора. 444 с.
154. Робінсон, Д. (2016). *Чому нації занепадають? Походження влади, багатства і бідності*. Київ: Наш формат. 546 с.
155. Стадвелл, Дж. (2017). *Чому Азії вдалося: успіхи і невдачі найдинамічнішого регіону світу*. Київ: Наш формат. 448 с.
156. Сірик, З. О., & Засадний, В. Л. (2024). Теоретичні засади дослідження агломераційних чинників інвестиційної привабливості громад. *Український журнал прикладної економіки та техніки*, (1), 302–309. URL: <https://doi.org/10.36887/2415-8453-2024-1-51>

157. Стігліц, Дж. (2000). Внесок економіки інформації у розвиток економічної науки XX століття. *Quarterly Journal of Economics*, 115(4), 1441–1478
158. Сторонянська, І. З. (наук. ред.). (2022). Економіка регіонів України в умовах війни: ризики та напрямки забезпечення стійкості. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20220033.pdf>
159. Талер, Р. (2018). Поведінкова економіка. Як емоції впливають на економічні рішення (пер. С. Крикуненко). Київ: Наш Формат. 464 с.
160. *Урбанізаційні процеси в Україні у 1989–2013 роках: Звіт Світового банку. Україна. Огляд урбанізації* (14 вересня 2016 р.). Світовий банк.
161. *Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін*: монографія / за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. Київ: Видавництво «Фенікс», 2017. 438 с.
162. Філіпенко, А. С. (2017). Продуктивна спроможність нації: соціально-економічний вимір. Матеріали Міжнар. наук. конф. «Продуктивна спроможність націй: приклад України» (Київ, 13–14).
163. Флорида, Р. (2019). Криза урбанізму: Чому міста роблять нас нещасними. Київ: Наш Формат.
164. Чанг, Х. Ю. 23 прихованих факти про капіталізм. Київ: Наш формат, 2018. 296 с.
165. Черенько, Л. М., Полякова, С. В., Шишкін, В. С., Реут, А. Г., Крикун, О. І., Когатько, Ю. Л., Заяць, В. С., & Клименко, Ю. А. (2023). Якість життя населення України та перші наслідки війни. Національна академія наук України, Інститут демографії та соціальних досліджень ім. М. В. Птухи. Київ. Електронне видання.
166. Шульц, С. Л. (наук. ред.). (2022). Продуктивна спроможність економіки регіонів: теоретико-методологічні та прикладні аспекти. Львів: ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України». URL: <http://ird.gov.ua/irdp/p20220037.pdf>
167. Шульц, С. Л., Луцків, О. М., та Озарків, К. С. (2022). Методичні підходи до оцінки продуктивної спроможності економіки: світовий та європейський досвід. *Наукові інновації та передові технології*, 12(14), 188–198. URL: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-12\(14\)](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2022-12(14))
168. Шульц, С. Л., та Луцків, О. М. (2022). Просторові та секторальні детермінанти продуктивної спроможності регіонів: теоретична генеза та методологічні засади дослідження. *Регіональна економіка*, 4, 5–20. URL: <https://doi.org/10.36818/1562-0905-2022-4-1>

169. Щербак, М. М. (2008). Теоретико-методологічні засади дослідження урбанізації. *Український географічний журнал*, (1), 28–33.
170. Alonso, W. (1964). *Location and Land Use: Toward a General Theory of Land Rent*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
171. Harvey, D. (2012). *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution*. London: Verso.
172. Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2020). *Implementing Land Value Capture Mechanisms for Sustainable Urban Development*. Paris: OECD Publishing.
173. Stiglitz, J. E. (2024). *The Road to Freedom: Economics and the Good Society*. N. Y.: W. W. Norton & Company.
174. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat). (2023). *The Value Capture Toolkit: Financing Sustainable Urban Development in Practice*. Nairobi: UN-Habitat.
175. World Bank. (2021). *Value Capture in Practice: Policies and Tools for Urban Infrastructure Finance*. Washington, DC: World Bank

ІНТЕГРОВАНІЙ РОЗВИТОК УРБАНІЗОВАНИХ СИСТЕМ

Монографія

Редактор: Марія Ріпей

Підписано до друку 15.12.2025 р.

Формат 60×84/16.

Гарнітура «Times New Roman»

Ум. друк. арк. - 14,6.

Обл.-вид. арк. - 15,3–16,0.

Тираж 100 прим.

ДУ «Інститут регіональних досліджень
імені М. І. Долішнього НАН України»
79026, м. Львів, вул. Козельницька, 4