

Тези кваліфікаційних робіт бакалавра здобувачів вищої освіти кафедри економічної та соціальної географії

Баснін Богдан Олегович,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к. геогр. наук, доцент Вікторія Глибовець
Рецензент: к. геогр. наук, доцент Володимир Матвієнко

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ СФЕРИ МІСТА ВОЛОДИМИРА

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

Особливо важливими такі завдання стають в аспекті стратегічного розвитку невеликих міст, що традиційно залишаються поза масовими потоками туристів. Якщо в обласних центрах України вже тривалий час приділяється увага розвитку туристичної інфраструктури, створюються спеціальні туристичні дестинації, то у районних центрах та невеликих містах туристична інфраструктура часто є недостатньо розвиненою, а принципи маркетингу територій впроваджуються занадто повільно, що гальмує туристичний розвиток таких міст. Усе вищевказане визначає актуальність суспільно-географічного дослідження туристичної сфери міста Володимира.

Метою дослідження стало теоретичне та практичне обґрунтування перспективних шляхів розвитку туристичної сфери міста Володимира.

Об'єктом дослідження виступає туристична сфера міста. Предмет дослідження – суспільно-географічні особливості туристичної сфери міста Володимира.

Проведене дослідження засвідчило, що туризм, як галузь діяльності, може виступати одним із основних дієвих факторів соціально-економічного розвитку території. Водночас туризм може мати прямі та непрямі економічні та соціальні впливи. Від розвитку туризму у регіоні або місті залежать як економічні показники території (обсяг валового виробництва, обсяг торгівлі та ін.), так і соціальні показники (розмір середньодушових доходів населення), а також рівень розвитку культурної сфери тощо.

Аналіз туристичної сфери міста Володимира включав декілька основних етапів. У рамках ресурсного підходу проведено підрахунок числа туристичних

об'єктів у різних районах міста та здійснено їх систематизацію за типами із виділенням таких груп туристичних ресурсів: пам'ятки природи; музеї; релігійні та сакральні об'єкти; гідрологічні об'єкти; пам'ятники, монументи, меморіали; об'єкти архітектурної спадщини; об'єкти монументального мистецтва. Аналіз показав, що територія Володимира багата на об'єкти архітектурної спадщини, пам'ятники, монументи, меморіали, а також релігійні та сакральні об'єкти. Натомість у місті недостатньо пам'яток природи, музеїв, а також об'єктів монументального мистецтва. Тобто, місто має перспективи розвитку центру історико-культурного чи пізнавального туризму на Волині.

Оцінка забезпеченості Володимира туристичними об'єктами проведена із урахуванням густоти їх розташування. У результаті було виділено три зони: зона високої забезпеченості (складає близько 31% площі міста); зона середньої забезпеченості (близько 66% території міста); зона низької забезпеченості туристичними об'єктами (близько 3% площі міста). Зона високої забезпеченості туристичними об'єктами майже повністю локалізована у центрі міста, на неї припадає понад 90% усіх описаних об'єктів, зокрема усі об'єкти архітектурної спадщини, музеї, пам'ятники, монументи та меморіали.

Аналіз розміщення туристичних об'єктів Володимира з точки зору пішої доступності (відносно місць розміщення) показав, що 85% усіх досліджуваних об'єктів потрапляють у зону пішохідної доступності радіусом 500 м; 93% туристичних об'єктів знаходяться у зоні пішохідної доступності радіусом 1000 м; лише 2% об'єктів, що можуть становити інтерес для туристів, виходять за межі 1,5-кілометрової пішохідної доступності. Така локалізованість туристичних ресурсів робить можливість організації зручних та насичених пішохідних екскурсій для туристів, оскільки невелика відстань між окремими атракціями на центральних вулицях забезпечує комфортність їх огляду саме при піших прогулянках.

Наступним етапом дослідження стала оцінка туристичної інфраструктури міста. Встановлено, що місто Володимир недостатньо забезпечене супутньою туристичною інфраструктурою, а особливо це стосується закладів розміщення, організації дозвілля та громадських туалетів. Водночас проблемою є нерівномірність розміщення туристичних ресурсів по території міста. Найменш забезпеченим супутньою інфраструктурою у місті є район залізничного вокзалу. Саме тому місту можна рекомендувати створення у цій зоні хостелу, нових туристичних атракцій тощо.

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

Важливим етапом оцінки туристичної сфери міста стало проведення опитування гостей-переселенців. Результати анкетування дали змогу оцінити туристичну сферу міста Володимира із соціальної точки зору з урахуванням

думки гостей міста з інших регіонів України. При цьому були встановлені окремі проблеми розвитку туристичної сфери та інфраструктури міста. Так, практично одногосно респонденти зазначили недостатню кількість громадських туалетів у Володимирі, також значна частка опитаних вважають недостатньою і кількість банкоматів, торгових центрів та місць громадського харчування. Це пояснюється значними відмінностями розвитку інфраструктури у різних районах міста – у центрі Володимира таких об'єктів у цілому достатньо, а на околицях міста їх катастрофічно не вистачає.

При плануванні розвитку міста Володимира, як центру історико-культурного туризму Волині, слід враховувати вплив низки факторів. Основними внутрішніми чинниками розвитку території міста є: 1) історико-культурні ресурси, якими володіє територія (багата історія, архітектура, князівська усипальниця тощо). Цей ресурс потребує витрат на його підтримку у привабливому вигляді, але створює основу для майбутньої туристичної дестинації; 2) управлінські чинники – прослідковується загальна тенденція активізації брендингу та промоції міста, що розпочалася кілька років тому, але призупинилася в умовах війни із РФ.

Серед зовнішніх чинників виділено такі: пандемія та карантинні обмеження; війна із РФ; падіння доходів населення; посилення іміджу України за кордоном.

Оскільки основні перспективи розвитку туристичної сфери Володимира пов'язані із наявністю культурно-історичних ресурсів, то цільовими групами для міста виступають туристи, що вивчають історію України (учні, студенти); туристи, що цікавляться історією України (жителі віддалених регіонів, іноземці); туристи, що подорожують із пізнавальною метою.

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

1. Подальший розвиток культурно-історичного туризму. Цьому буде сприяти організація історичного музею під відкритим небом із відображенням реального життя часів Володимира Великого, майстер-класами, тогочасними традиціями, а також розробка цікавих екскурсій.

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

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

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

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

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

Вириченко Юлія Миколаївна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Олена Дронова
Рецензент: к.г.н., доцент Олена Кононенко

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ СИМВОЛІЧНИХ ЛАНДШАФТІВ МІСТ: ПРИКЛАД АТОМОГРАДУ СЛАВУТИЧ

Символічні ландшафти міста – це території, що зберігають у собі певний символізм та унікальність міського простору, можуть виконувати ідеологічну функцію. Це поняття пов'язане з поняттям територіальної ідентичності, що є вираженням сприйняття особистістю себе як представника певної спільноти і ґрунтується на єдності території проживання, історії та традицій, соціокультурного досвіду, ціннісних орієнтацій та способу життя. Для оцінки символічних ландшафтів застосовують маркери, а саме історико-культурні об'єкти, а також об'єкти фізико-географічної та суспільно-географічної природи які є для населення вагомими.

Символічний ландшафт можна визначити як певний простір, наповнений історичним багатством завдяки асоціаціям культури. Символічний ландшафт міста, що загалом включає архітектуру, скульптури, меморіали, назви вулиць та інші об'єкти можна розглядати як інструмент для загального опису історичного та політичного минулого території. Трансформації міської інфраструктури, громадських будівель та їх архітектурних форм передають сенси подій і формують символічний простір. Жителі міст зазвичай активно культивують автентичне минуле у відповідь на нові кризи, незважаючи на багаторівневу ідентичність. Символічний пейзаж змінюється тоді, коли люди обирають нові шляхи розвитку суспільства, вирішують відзначити певний національний досвід, тих, чи інших героїв історичних часів, чи сьогодення. Іншими словами, символічний ландшафт можна визначити як систему значень, до якої входять історичні, географічні і соціальні категорії, пов'язані з відчуттям подібності та відмінності, встановлення належності до певного соціуму і простору.

Дослідження символічних ландшафтів пов'язані з вивченням змін життєдіяльності людини у просторі та культурного змісту ландшафту, інтерпретації того, як ландшафти еволюціонували та набули свого сучасного вигляду. Важливо вміти ідентифікувати символічні значення та повідомлення, що містяться в кожному із міських історичних ландшафтів. Символічні

ландшафти формують сприйняття міста та створюють детальний, структурований та злагоджений образ місцевості на основі поняття територіальної ідентичності. Сьогодні збереження та дослідження символічних ландшафтів є надзвичайно важливим для України, адже вони несуть глибоко автентичну культурну цінність, яку наразі намагається руйнувати країна-агресор.

Об'єктом даного дослідження є міські простори Києва та Варшави – як приклади для порівняння законодавчих підходів зі збереження історико-культурної спадщини та формування символіки міст, а також простір атомограду Славутич як унікального міста енергетиків на терені України. Предметом є просторово-часові характеристики особливостей формування символічних ландшафтів та територіальної ідентичності міських просторів, процеси збереження символізму на обраних територіях, сучасні маркери, що впливають на сприйняття міста. Вивчення історичних процесів становлення та сучасних просторових особливостей символічних ландшафтів відповідних міст та заходів з їх збереження та реконструкції визначають мету дослідження. У відповідності з метою, з застосуванням ряду суспільно-географічних методів (порівняльно-географічний аналіз, систематизація, експертна оцінка, структурне спостереження, контент-аналіз відкритих джерел та ін.) вирішено ряд завдань, а саме: проаналізовано теоретико-методичні підходи вивчення символічних ландшафтів міста; досліджені чинники формування символічних ландшафтів та маркерів, що формують сприйняття міста; здійснено порівняння символічних ландшафтів Києва та Варшави на прикладі двох відомих історичних вулиць, а також законодавчих та прикладних ініціатив зі збереження історико-культурної спадщини у Польщі та в Україні. На основі дослідженого, проаналізовані символічні ландшафти міста Славутич, їх сприйняття місцевою громадою, заходи та перспективи щодо їх поточних трансформацій.

Порівняльний аналіз стану символічних ландшафтів міст пострадянського простору: Варшава та Київ. На прикладі Мостової вулиці у Варшаві та Андріївського узвозу у Києві ми можемо спостерігати схожу історію з різними наслідками. Обидві мають цінну історичну забудову. Але слід зауважити, що на сьогодні стан символічних ландшафтів на вулиці Мостовій у Варшаві та на Андріївському узвозі у Києві є різним.

Під час Другої світової війни Мостова вулиця була стерта з лиця землі разом з розташованими на ній будівлями. Відновлювальні роботи велися в 1948-1956 роках, оригінальний вигляд Мостовий вулиці був загублений. Майстерність архітекторів і реставраторів створили чудо – нині туристи практично не помічають різниці між оригінальними і відновленими фрагментами історичної забудови. Сьогодні вулиця Мостова вважається найбільш збереженою історичною частиною Нового міста столиці Польщі. На цій вулиці Варшави спостерігається дотримання всіх вимог щодо збереження історичних будівель, таким чином символізм є присутнім та історична атмосфера міста витримана краще ніж на вулиці у Києві. Чинний польський Закон «Про охорону пам'яток та опіку над пам'ятками» звертає увагу на те, що опіка над пам'ятками відбувається їх власниками або користувачами й основана на забезпеченні умов для їх

наукового вивчення, утриманні пам'ятки та її середовища у відповідному стані, проведенні реставраційних консерваційних і будівельних робіт.

Натомість, на Андріївському узвозі у Києві історична забудова знаходиться на межі знищення, що є причиною втрати територіальної ідентичності місцевості, що протягом віків сполучає Поділ зі Старим Києвом. Сьогодні, відтворений у стародавньому виді Андріївський узвіз – це місце виставок та продажу предметів живопису і виробів народної творчості просто неба, який називають Київським Монмартром. Однак, історичні будівлі місцевості потребують реконструкції та повернення автентичності. Однією з найбільш важливих проблем у сфері охорони культурної спадщини України виявлено збереження історичних об'єктів у містах, оскільки постійне спотворення негармонійною сучасною забудовою зменшує їх привабливість для туристів, підриває культурний потенціал країни, а в перспективі завдає значних збитків місцевим та державному бюджетам. Вулиця Андріївський Узвіз все ще перебуває у зоні ризику знищення внаслідок застосування суто ринкових підходів до міського управління, без збереження історико-культурного значення.

Порівняльний аналіз законодавчих та прикладних підходів у сфері охорони символічних ландшафтів Польщі і України дозволив виявити, що законодавство держав у галузі охорони пам'яток культурної спадщини є подібним і поліпшується з урахуванням міжнародних норм. Схожими за діяльністю є профільне Міністерство культури України та Міністерство культури та охорони національної спадщини Польщі. Дані організації регулюють політику держави і гарантують охорону культурних надбань. Проте слід зауважити, що у Польщі органи місцевого самоврядування мають вищий рівень повноважень і несуть більшу відповідальність за культурну спадщину, а в Україні подібний процес тільки розпочався. Також у Польщі більше повноважень надано саме користувачам та власникам культурних пам'яток. Їх утримання у відповідному стані та реставрація є законодавчою вимогою, таким чином відповідні державні організації надають кошти, забезпечення та загалом підтримують їх діяльність.

Потужний штат працівників залучений до служби воєводського консерватора пам'яток у Польщі. Вони мають широкі повноваження, наприклад, контроль за реконструкційними роботами, що пов'язані з пам'ятками культури та припиненням подібних робіт у разі невідповідності законодавству. Власники та користувачі не мають права перешкоджати їм у їх діяльності. Відповідно в Україні облдержадміністрація має тільки декілька працівників, що залучені до подібної роботи, але вони фізично не мають можливості забезпечити відповідний процес. На жаль органи місцевого самоврядування в Україні взагалі майже не забезпечені спеціалістами, які знаються на охороні пам'яток культурної спадщини.

Важливим у Польщі є Закон «Про охорону пам'яток та опіку над пам'ятками», адже в ньому можна знайти корисні поради щодо реформування українського законодавства в області охорони культурних пам'яток. Наразі у Польщі формується Національна програма охорони пам'яток та опіки над пам'ятками. Схожі програми активуються в органах місцевого самоврядування.

Натомість, Законом України від 20.04.2004 р. була затверджена «Загальнодержавна програма збереження та використання об'єктів культурної спадщини на 2004–2010 роки», проте вона так і не була реалізована в повному обсязі і на сьогодні є не діючою.

На території Польщі функціонує Національний фонд охорони пам'яток, що розпоряджається коштами від штрафів, що накладаються органами охорони культурних пам'яток. Відповідно формується цільове фінансування, призначене для реконструкції пам'яток культури. Можна зауважити, що подібна практика була б вкрай корисною для нашої держави з метою фінансування заходів з захисту та збереження українських пам'яток культури.

Загалом, у результаті дослідження виявлено, що в Україні, на жаль, пріоритетами збереження культурної спадщини часто нехтують в інтересах забудовників та інших суб'єктів економічної діяльності. Відбувається це не лише шляхом порушення або маніпулювання чинним законодавством, а й шляхом його змін, спрямованих на створення обмежень для пам'яткоохоронної та дослідницької сфери.

Аналіз символічних ландшафтів міста Славутич. На прикладі міста Славутич проаналізовано вплив історичних подій та політичних рішень на символічні ландшафти міста та на зміну сприйняття місцевими жителями окремих маркерів територіальної ідентичності. Славутич є пострадянським монофункціональним містом, що було збудоване швидкими темпами для працівників ЧАЕС та їх родин з Прип'яті та Чорнобиля після Чорнобильської катастрофи. Місто Славутич має велику кількість урбанонімів, що формують символічний простір міста. Символічні ландшафти формуються за допомогою різноманітних об'єктів-маркерів, представлених у кварталах Славутича.

Основу символічних ландшафтів міста складає архітектурна складова, адже квартали побудовані різними народами колишнього СРСР, відповідно кожен квартал має унікальне архітектурне рішення і несе національний колорит. Кількість та якість маркерів (пам'ятних знаків, меморіальних табличок, назви об'єктів інфраструктури на територіях кварталів) у кожному кварталі відображає наскільки територія кварталу наповнена регіональними особливостями пострадянських республік. З метою оцінки кількості та значення символічних ландшафтів, квартали Славутича було згруповано за регіональною ознакою та кількістю маркерів. Таким чином виділено групу українських (Київський, Чернігівський, Добринінський та Печерський квартали), балтійських (Ризький, Вільнюський, Талінський квартали), кавказьких (Бакинський, Єреванський, Тбіліський квартали) та російських (Московський, Невський та Белгородський) кварталів.

На основі аналізу отриманих результатів зроблено висновок, що Єреванський, Ризький та Бакинський квартали найбільше наповнені маркерами територіальної ідентичності. Балтійські та кавказькі квартали загалом мають найбільшу кількість маркерів, що створюють якісний символічний ландшафт Балтійського і Кавказького регіону. Найбільш визначними маркерами ідентичності цих кварталів є: загальноміські мангали (Єреванський квартал), стела з орлом (Єреванський квартал), панно «Азербайджан» (Бакинський

квартал), вікна будинків у формі п'ятикутника (Бакинський квартал), скульптура-фонтан «Брати» (Ризький квартал), унікальні секційні будинки і котеджі (Ризький квартал), арки між будинками і котеджі (Вільнюський квартал).

Російські квартали (Московський, Невський і Белгородський) мають найменшу кількість маркерів територіальної ідентичності. З часом є тверда надія на підняття їх культурно-символічного значення через наповнення вже новими сенсами і змістами сьогодення. Після початку російського вторгнення, Славутицькою міською радою було прийняте рішення змінити назви об'єктів топоніміки міста, які пов'язані з країною-агресором. Нові назви наразі визначаються у процесі голосування всіма мешканцями.

На основі контент-аналізу відкритих інформаційних платформ було зроблено відповідні висновки щодо територіальної ідентичності та символічних ландшафтів Славутича за суб'єктивним сприйняттям окремих видатних особистостей. Так, Славутич сприймається більшістю як новітнє, свіже місто у лісі, в якому ніби почалось зародження життя після жахливої трагедії. Для більш старшого покоління, місто асоціюється з Чорнобилем. Для молодшого, Славутич – це простір унікальної архітектури, зародження нового та втілення креативних ідей.

Висновки. Місто Славутич наповнене символічними ландшафтами, що представляють особливості країн, архітектори яких були залучені до його спорудження, ці ландшафти сьогодні зазнають трансформацій внаслідок зміни структури населення та агресії з боку росії. Прикладом трансформацій символічних просторів є рішення щодо поточної зміни назв кварталів, пов'язаних з країною-агресором, нове сприйняття територіальної ідентичності населенням внаслідок деформації його структури, нових віянь щодо диверсифікації економіки та виникнення нових глобалізаційних змістів. По суті, Славутич виступає прикладом пострадянського символу єднання країн у боротьбі зі спільним лихом (Чорнобильська трагедія), а також зразком поточних трансформацій символічних ландшафтів, історія яких ще не завершена.

Володіна Мар'яна Володимирівна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Оксана Трусій
Рецензент: к.г.н., доцент Володимир Пасько

ГЕОПРОСТОРОВА ОРГАНІЗАЦІЯ АГРАРНИХ ВЕРТИКАЛЬНО ІНТЕГРОВАНІХ ФОРМУВАНЬ В УКРАЇНІ

Від потенціалу розвитку агросектору значною мірою залежить соціально-економічне благополуччя, продовольча безпека та сталий розвиток країни. Україна з моменту здобуття незалежності була аграрною державою, тобто частка сільського господарства серед усіх секторів економіки була найбільшою. Наразі

наша держава перебуває на стадії переходу від індустріальної до постіндустріальної економіки, але незважаючи на це сільськогосподарські землі залишається важливим ресурсом і є цікавими для багатьох іноземних компаній, що дозволяє розвивати сільське господарство за новими методиками. На зміну окремим агропідприємствам приходять вертикально інтегровані формування. Метою даної роботи є дослідження особливостей формування та функціонування агрохолдингів в Україні, а також вивчення географії їх розміщення в межах держави.

Об'єктом дослідження виступають вертикально інтегровані аграрні формування. Предметом дослідження є особливості формування і функціонування агрохолдингів в Україні.

При дослідженні особливостей географічного розміщення та функціонування агрохолдингів на території України були використані метод аналізу, порівняння, статистичний, історичний, картографічний тощо.

Агрохолдинг – це горизонтально або вертикально інтегроване об'єднання аграрних підприємств, яке використовує власні кошти для придбання контрольних пакетів акцій інших підприємств, що здійснюють господарську діяльність у сфері виробництва та переробки сільськогосподарської продукції. Вони характеризуються поєднанням багатьох компаній задля спільного виробництва. Компаніям, які входять до складу агрохолдингу, надається певний рівень незалежності. Це має достатню кількість переваг. Наприклад, якщо виникають фінансових проблем в одного із учасників, то інші підприємства в даній структури є менш вразливими, хоча і можуть постраждати опосередковано. Також, керівництво кожної незалежної компанії володіє певним пакетом акцій і тому є значний інтерес до того, щоб бізнес розвивався та покращувались фінансові результати.

Агрохолдинги є досить «молодими» вертикально орієнтованими аграрними формуваннями, оскільки перші компанії почали з'являтися лише у 2000 році. Але вже з 2005 року спостерігається значне зростання їх кількості та надходження іноземних інвестицій для їх розвитку.

З 2010 року відбувається перехід агрохолдингів в Україні від агресивної акумуляції ресурсів до підвищення ефективності виробництва. Як показала практика їх розвитку в нашій державі, швидкі темпи не завжди гарантують стабільність і надходження капіталу: вже в 2019 році сумарна капіталізація доходів найбільших господарств зменшилась на 22 % або на 674 млн.дол. США.

Наразі найбільший капітал та площі сільськогосподарських земель зосереджені в 5 компаніях. До них відносяться «Кернел», МХП, «Астарта-Київ», «Овостар Юніон» та ІМК. Більшість компаній вийшли зі своїми акціями на Варшавську фондову біржу, а МХП та «Авангард» (AVANGARDCO IPL) торгували на Лондонській фондовій біржі. Лише одній компанії вдалось не тільки втримати капітал, а й отримати прибуток – ІМК.

Основним чинником, що сприяв утворенню великої кількості агрохолдингів, є родючий ґрунт. Площі чорноземів в Україні є складають 28 млн гектарів. Саме через значні земельні ресурси аграрна сфера приваблює закордонних інвесторів. Так, оренда землі в Україні коливається від 1500 до 8000

грн. за гектар в різних регіонах. Найвищу орендну плату зафіксовано у Хмельницькій (7780,8 грн/га), Вінницькій (7136,9 грн/га) та Полтавській (6627,3 грн/га), а найнижчу – у Херсонській (1402, капіталізація якої зросла на 10% — із \$105 млн до \$115,4 млн.

Не менш важливим фактором для розвитку агрохолдингів в Україні є право акумуляції значної кількості землі в межах одного підприємства, можливість її придбання у власність.

Головною складовою в розбудові аграрного сектора економіки держави є комплексний розвиток сільських територій, спрямований на стабільне забезпечення збалансованого розвитку виробництва та поселенської мережі на основі формування належного екологічно безпечного середовища проживання, праці та відпочинку населення. Виділяють два типи ведення аграрного бізнесу: виробничий і стабільний. Виробничий характеризується лише прагненням отримати прибуток, а стабільний включає розвиток і розбудову території навколо агрохолдингу. Метою такого ведення господарства є продуктивність і прибутковість, збереження ресурсів, охорона довкілля, постачання безпечних для здоров'я продуктів харчування.

Метою будь-якого підприємства є отримання максимального прибутку при найменших витратах, тому окрему увагу в даному дослідженні приділено аналізу економічних чинників, зокрема пошуку вигідної ринкової кон'юнктури внутрішнього і зовнішнього ринку продукції сільського господарства; можливості отримати значний прибуток від діяльності за рахунок отримання дешевої сировини (через інтеграцію компаній і переробки продукції галузі); забезпечення підприємств робочою силою; оренди за землю; податків для великих агрокомпаній; дотацій і субсидій з державного бюджету на розвиток аграрної галузі; банкрутство і можливість продати бізнес. Для успішного ведення бізнесу холдинги повинні моніторити світові ціни на паливо та продукти, розширювати ринок збуту товару, шукати нових партнерів, якісно рекламувати товар та компанію.

Отримати дешевшу сировину для виробництва можна, якщо розвивати вертикальну інтеграцію аграрної сфери та переробної промисловості. Виробляючи в межах власних структурних підрозділів аграрну сировину, зберігаючи і транспортуючи її до переробних підприємств, фірми значно здешевлюють кінцеву продукцію. Також такого ефекту досягають маючи: можливість застосовувати сучасні технології у сільському господарстві, збільшення урожайності сільськогосподарських культур і зниження витрати на зберігання та транспортування сировини (без посередників), несплата податку на додану вартість на сировину, застосування логістики при заготівлі сировини і реалізації кінцевої продукції.

Просторове розташування агрохолдингів по території держави залежить від таких чинників: наявність вільної сільськогосподарської землі, придатної для обробітки з можливістю довготривалої оренди і подальшого викупу; родючість ґрунту та відсутність природних бар'єрів, що можуть впливати на якість та швидкість обробітки ґрунту; достатня кількість робітників; вартість оренди землі; ймовірність виникнення небезпечних природних явищ, що вплине на

врожайність і відповідно на прибуток компанії; наявність транспортного сполучення; близькість до споживача.

У результаті дослідження виявлено, що лідерами в Україні за кількістю агрохолдингів є Київська та Полтавська області, де розташовано понад 25 аграрних компаній. Від 20 до 25 агрохолдингів зареєстровано в таких областях: Чернігівська, Черкаська, Вінницька, Житомирська, Одеська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Харківська, Сумська, Львівська, Тернопільська, Хмельницька характеризуються наявністю від 10 до 20 агрохолдингів. На території решти областей кількість агрохолдингів становить менше 10. Відтак, найбільші за розміром землекористувань агрохолдинги (200–600 тис. га) здійснюють виробничу діяльність у найсприятливіших для сільського господарства областях – Вінницькій, Полтавській, Сумській, Тернопільській, Харківській та Хмельницькій. Агрохолдинги із земельним банком від 100–200 тис. га – у Дніпропетровській, Житомирській, Львівській, Полтавській, Харківській, Черкаській та Чернігівській областях.

Окрім низки чинників, які сприяють розвитку агрохолдингів в Україні, існує й багато проблем, зокрема, напруження між суспільством і бізнесом, корупція, непрозорість ведення бізнесу, законодавчі прогалини, недостатня ефективність державного регулювання, монополізація, аграрне рейдерство.

Отже, агрохолдинги на даний час є основою аграрного бізнесу України, адже вони є найбільшими орендарями сільськогосподарської землі, найбільшими виробниками сільськогосподарської продукції, впливовими конкурентами на внутрішньому та зовнішньому ринках. Нині в Україні функціонує понад 100 великих агрохолдингів, які мають свої філіали в декількох областях. Експерти прогнозують, що надалі їх кількість зростатиме, особливо через іноземні інвестиції.

Ганіченко Катерина Василівна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н. Олексій Гнатюк
Рецензент: д.г.н., професор Костянтин Мезенцев

ПРОСТОРОВО-ЧАСОВИЙ АНАЛІЗ ПЕРЦЕПЦІЙНОГО ПОРТРЕТА МІСТА КИЄВА

Перцепційний портрет міста Києва формувався впродовж століть. У свою чергу, сформовані та зафіксовані образи й символи міста надалі впливали на сприйняття Києва як жителями й гостями столиці, так і тими людьми, які ніколи не відвідували столицю України. Аналіз структури та історичної динаміки найпоширеніших асоціативних образів міста дозволяє визначити сильні та слабкі сторони міського перцепційного портрета, що становить необхідну умову для розуміння міської ідентичності та формування вдалого бренду міста і його позиціонування серед ключових цільових аудиторій, зокрема містян, туристів, інвесторів, політичних діячів, тощо.

Метою дослідження є просторово-часовий аналіз перцепційного портрету міста Києва. Об'єкт дослідження – перцепційний портрет міста Києва як динамічна система асоціативних образів, пов'язаних з містом, обумовлена історичним та географічним контекстом свого формування. Предмет дослідження – зміст, особливості розвитку та фактори формування перцепційного портрета міста Києва.

В основу дослідження покладено історичний метод та контент-аналіз – пошук та систематизацію асоціативних образів міста Києва в художній та документальній літературі, творах образотворчого мистецтва, поштових марках, грошових знаках на визначених історичних зрізах. Для аналізу сучасного образу міста додатково застосовано методи машинного аналізу й обробки текстової інформації для дослідження хештегів у соціальній мережі Instagram та в картографічному сервісі Google Maps.

Київ протягом багатьох століть був магнітом, що притягував цілі покоління митців. Історичні віхи міста небайдужими письменниками окреслювалися у творах літератури. Для аналізу перцепційного портрету міста Києва було проаналізовано 40 творів. Кожен з творів описує важливі етапи існування міста, його розквіту та занепаду. За дослідженою літературою, історію Києва можна розділити на наступні історичні етапи: давній Київ (до XIII ст.), Київ завойований (XIII – кін. XIX ст.), Київ на кін. XIX – поч. XX ст., Київ радянської епохи (поч. XX ст. – 1991 р.), зокрема Київ у Другу Світову війну (1941 – 1945 рр.), та Київ сучасності (1991 р. – наш час). Розглянемо детальніше кожен з них, та простежимо особливості формування перцепційного портрета міста впродовж століть.

З найдавніших часів за Києвом закріпилася головна характеристика: *«Київ — матір городів руських»* (Повість минулих літ). У проаналізованій літературі, яка описувала давній Київ (літопис «Київський», «Повість минулих літ», твір Павла Загребельного «Диво»), сучасна столиця України характеризується як «зелене місто» на високих пагорбах над «бурхливим Дніпром». Велика увага надається історичним постатям: Ярославу Мудрому, Володимирі Великому та Володимирі Мономаху. Важливими сакральними маркерами міської території постають Десятинна церква, Києво-Печерська лавра, а також Софійський собор. Особливість міської атмосфери виражається описом «галасливих ярмарків», площ, «верховенством Бога через золоті куполи соборів». Київ висвітлюється як еталон слов'янської культури, її серце і душа. У перцепційній гамі кольорів міста за давніх часів переважають: зелений – в значенні зелені, пагорбів; золотий – в значенні соборів і церков міста; зрідка зустрічається червоний – у значенні пролитої крові за місто.

Вся література часів перебування Києва в завоюваннях Великого князівства Литовського, Речі Посполитої та Російської імперії (Микола Зеров «Київ-традиція», Пантелеймон Куліш «Чорна рада», літопис Самійла Величка Іван Нечуй-Левицький «Хмари») має спільні риси перцепційного портрета міста. Особливістю періоду є посилення національного гноблення, утисків і заборони української мови та культури. Яскравою персоналією тих часів в літературі подається все козацьке військо, особливо Богдан Хмельницький. Важливими

архітектурними та сакральними символами міста, вплетеними у літературний сюжет, постають Софійський собор та Києво-Печерська лавра. У кольорах міста переважають: червоний – у значенні пролитої крові за місто, за вільну Україну (Гетьманщину на той час); золотий – у значенні золотoverхих соборів і церков, віри у Бога; сірий – в значенні пилу, бруду; темно-зелений / темно-синій – вся природа подається в холодних, темних кольорах.

Наприкінці ХІХ століття та на початку ХХ століття Київ постає «метушливим», «задимленим містом з трамваями». У цей період вперше згадується каштан як маркер територіальної ідентичності Києва. Сталося це через рішення масово озеленити місто каштанами після візиту до Києва імператора Миколи І у 1842 році. Впродовж століття вони вкоренилися в місцеві пейзажі і стали їх неповторною складовою. Найбільш згадуваними локаціями стають: Поділ, Андріївський узвіз, Володимирська гірка, Хрещатик, Києво-Печерська лавра, Софійська площа. В описі міста переважають такі кольори: зелений – в значенні зелені, каштанів; сірий – в значенні диму, бруду; жовтогарячий – в значенні світла ліхтарів; червоний – в значенні кольору трамваїв. У середині 1920 року в Києві остаточно утвердилася радянська влада, але до 1934 року столицею УРСР залишається Харків. «Довкола шмигали чорні «Волги» КДБ, зникали репресовані люди», але місто «продовжувало жити».

Київ у творах Другої світової війни постає знищеним і «виснаженим» містом. Серед найбільш згаданих локацій – Хрещатик, адже це головна вулиця міста, яка вже палала в перші дні окупації, а також Бабин Яр – місце катувань сотень киян. Письменники в описах міста в часи війни використовували наступні кольори: червоний – в значенні крові, вогню, радянських прапорів, чорний – в значенні смерті; сірий – в значенні диму, бруду; зелений – в значенні теплих часів миру, світлого відродження.

Післявоєнні часи відбудови вирізнялися тоталітарною комуністичною системою, де існувала жорстка централізація державної та місцевої влади. Така атмосфера в державі значно впливала на кут висвітлення реалій письменниками та поетами. Зрештою, атмосфера Києва описувалася як холодна, повна байдужості і контролю. Найбільш згаданими локаціями є Хрещатик, Володимирська гірка (і також фунікулер), Софійський собор (і також Софійська площа та пам'ятник Богдану Хмельницькому), Андріївська церква, Андріївський узвіз, Поділ. В кольорах переважали зелений – в значенні зелені міста, каштанів; сірий – в значенні бетону, радянського монументалізму.

Сучасний Київ неодноразово згадували в оповідях і романах – як світлі сторінки його історії, так і вкраплені кров'ю революцій: Революція на граніті, Помаранчева та Революція Гідності. Київ в літературі сучасності постає розважливим, спокійним, хоч і «повним натовпу», із «запахом кави» та переповненими вагонами метро. Найбільш згаданою локацією став Майдан Незалежності, але окрім нього також Хрещатик, Софійська площа (Софія Київська), Ярославів Вал (Золоті Ворота), Києво-Печерська лавра (як складова пейзажу), Позняки, залізничний вокзал. З кольорів простору переважають: жовтогарячі – в значенні вечірніх ліхтарів, фар; коричневі – у значенні вуличних

терас кафе, кави; золотий – у значенні золотоверхих соборів; зелений – у значенні зелені на пагорбах.

Для повноти розкриття перцепційного портрету Києва, розкриття його територіальних маркерів, додатково було проаналізовано візуальну складову висвітлення столиці в часовому перерізі. Так, було проаналізовано 13 поштових марок із зображенням Києва, 30 грошових банкнот з зображенням Києва, а також 65 картин.

При дослідженні візуальної інтерпретації художниками простору міста у часовому перерізі зустрічаємо переплетіння з літературним доробком митців: повторення кольорів, настроїв, лейтмотивів, центральних маркерів простору та проблематик.

Аналіз поштових марок дозволяє стверджувати про різючу різницю висвітлення Києва у два періоди: радянський та незалежності. Найчастіше на марках радянського періоду зустрічається пам'ятник Богдану Хмельницькому, пам'ятки радянського монументалізму, зокрема «Будинок піонерів» (у наш час – Національний центр «Український дім»). У часи незалежності зустрічається Майдан, Хрещатик, Софійський собор, фунікулер, а також згадки революцій на Майдані. Це пояснюється різними акцентами сприйняття міста: у радянський період – крізь призму досягнень СРСР, тоді як у часи незалежності – через призму багатой історії та культури міста, а також доленосних для країни історичних подій, що відбувались у міському середовищі.

Дослідження пам'яток міста на грошових банкнотах також потребує уваги, оскільки готівка – це той предмет, яким користується людина чи не найчастіше. Її погляд зникає до пам'яток, зображених на банкнотах, створюючи уявлення про місто. Найчастіше зустрічаються такі маркери Києва як Софійський собор, Києво-Печерська лавра, а також пам'ятник Володимирі Великому, що на Володимирській гірці. Меншу частоту повторюваності мають заклади освіти Києва – Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Києво-Могилянська академія, а також Національна академія наук України. Ці маркери доповнюють перцепційний портрет уявленням про Київ як місто освічених людей та з багаторічною історією.

Аналізуючи зібрані дані з Instagram, можна простежити спільні складові хештегів та їх мету використання відносно певної території. Хештегом міста, що закріпився завдяки однойменному телесеріалу, став #київвденьтавночі. Окрім того простежуються наступні групи хештегів:

1) Локація через хештег або «місце». Даний хештег застосовується задня задля залучення аудиторії цієї території, а також для популяризації місця. Найбільш поширені: #майдан, #хрещатик, #андріївськийузвіз.

2) PRкампанія або «район + продукт» (хештеги застосовуються для популяризації продукту для жителів цієї ж території (наприклад, #троещинанігті, #познякиброви). Найбільш поширені хештеги у цій категорії – #київхліб, #київськаперепічка.

3) Бренд-локація (популяризація місця в межах міста). Найбільш поширені: #Globus, #milkbar, #namelaka, #lavina, #oceanplaza, #динамокиїв.

4) SMM-стратегія або «kyiv/kiev + gram/love/photo/today/pics» (використання низки хештегів задля залучення підписників, збільшення охоплення публікацій, залучення нової аудиторії; зазвичай використовуються англійською або російською мовами). Найбільш поширені: #kyivlove, #kuivinst, #kyivgram.

6) Історико-культурна пам'ятка (використовується задля популяризації визначних пам'яток). Найбільш поширені: #майдан, #хрещатик, #лавра, #софійкиївська, #андріївськийузвіз, #андріївськацерква.

7) Пору року/час, що впливає на сприйняття міста «місто + пору року/час доби». Це висвітлює емоційні якорі гостей і жителів міста. Найбільш поширені хештеги: #київськавесна, #київвечірній.

Схожі тенденції простежуються і в сервісі Google Maps. Серед фотографій столиці, завантажених користувачами, переважають зроблені влітку та навесні. Найпопулярнішими локаціями залишаються Майдан, Хрещатик, Володимирська гірка, Софійська площа та Софія Київська, Андріївський узвіз та Андріївська церква. Новими локаціями, що додалися до них останнім часом, став Складний міст, а також заклади ресторанного господарства, зокрема Milkbar, Namelaka.

Підводячи підсумки, можна простежити таку закономірність: впродовж років до сталого портрету міста належали золоті собори Києва (Печерська лавра, Андріївська церква, Софійський собор), Андріївський узвіз та зелені пагорби. Саме ці образи сформували сталу основу перцепційного портрета міста. Проте, з кожною історичною віхою він зазнає коректив та доповнень. Зокрема, під час воєн, революцій, завоювань у портреті Києва з'являються кольори диму, крові, бруду, а також відповідні історичні персоналії. Глобалізація також додає свої елементи: невід'ємною складовою образу міста стали завезені Миколою І каштани. Зміна технологічного устрою також впливала на встановлення маркерів міста: на початку ХХ століття з'явилися в портреті міста фунікулер та трамваї. На сучасному етапі до перцепційного портрета Києва додалися нові локації (скляний міст, Milkbar, Namelaka), нові запахи (запах кави) та кольори (рожевий – колір вітрин, вечорів; жовтий – рюкзаки сервісу доставки Glovo), що віддзеркалює нові практики життя містян та нові тенденції у перетворенні міського простору, викликані комерціалізацією, джентрифікацією, розвитком сучасних технологій.

Герасимнюк Юлія Сергіївна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Анатолій Мельничук
Рецензент: к.г.н., доцент Наталія Провотар

СТРАТЕГІЧНЕ ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ МІСТА КИЄВА

Місто та його планувальна структура є суспільно-географічним об'єктом дослідження. Основою його існування є сталий соціально-економічний розвиток, який повинен бути комплексним процесом, спрямованим на

підвищення рівня життя громади з наданням високоякісних послуг, що не можливо без розроблення стратегічних програм та містобудівної документації. Саме за допомогою стратегії планування можливо ефективно використовувати наявні ресурси та оптимально розпланувати територію, особливо коли це стосується столиці, яка значною мірою визначає розвиток не лише на регіональному, а й національному рівні. Тому необхідно аналізувати та піддавати критиці існуючі стратегії, а також розробляти нові, адже система стратегічного планування в більшості міст усе ще є недосконалою. Сьогодні для сталого розвитку Києва прикладом можуть бути активні процеси, які відбуваються у країнах Європейського Союзу.

Чинниками, які впливають на стратегічне планування розвитку міста Києва, є його історичний розвиток, соціально-політичні та економічні умови в країні, природно-екологічні та інженерні умови і ресурси, демографічна і соціальна структура міста, розвиток підприємництва, управління та планування. Київ характеризується своєрідною багатофункціональною структурою, яка сформувалась під впливом вищезгаданих чинників. Вона пов'язана та детермінується його містобудівним розвитком впродовж багатьох століть. Саме тому місто є одним з найбільших в Європі (особливо в Східній), адміністративним, фінансовим і промисловим центром, з якого здійснюється координація економіки України. Загалом, суспільно-географічний потенціал столиці завжди забезпечували його важливе положення в системі внутрішньодержавних та міжнародних зв'язків, хоча розвиток економіки в останні роки демонструє нестійку динаміку, що підтверджує різну адаптивність галузей господарства до змін соціально-економічної кон'юнктури, а відставання інженерного забезпечення від житлового будівництва та громадських об'єктів є загальною проблемою.

На відміну від містобудівної документації, зокрема Генерального плану, стратегії є менш формальними і більш гнучкими документами. У лютому 2017 року була представлена нова редакція Стратегії розвитку міста Києва до 2025 р. До процесу розробки було залучено коло державних та громадських діячів, провідних профільних експертів, аналітиків та підприємців. Проте були дотримані не всі рекомендації, зазначені у державній методиці, наприклад, наявність гендерних індикаторів як в Тростянецькій Стратегії, чи прогноз впливу на різні групи населення. Також не трактується конкретний потенціал (в тому числі і на міжнародній арені) та проблеми міста, коли йдеться про намір збереження меж міста, але при збільшенні кількості населення це зумовить щільнішу забудову і комфорт життя може стати абсолютно незастосовним для Києва. Рівень бідності згаданий лише як індикатор, тоді як економічна нерівність не згадана взагалі. Також важливо враховувати вимоги інклюзивності міського середовища для забезпечення високого рівня користування територіями.

Оцінка мешканцями м. Києва якості публічних парків та скверів є такою: лише 3% відповіли «відмінно», 38% – «добре», 41% «середньо», решта – «погано» або «важко відповісти». Тому потрібно звернути увагу на яскраві приклади поліпшення паркової території та використовувати цей досвід. Парк «Наталка» знаходиться на Оболонській набережній і був закинтий тривалий

час. Наразі це зона відпочинку з сучасним дизайном, всією необхідною інфраструктурою та з наявністю пандусів і кнопок для виклику допомоги для відвідувачів з обмеженими можливостями. У 2018 році його визнали кращим об'єктом громадського простору на Національній премії України з ландшафтної архітектури та дизайну, що оцінюють досвідчені архітектори, містобудівники, ландшафтні дизайнери з різних країн.

Елементом, який також необхідно враховувати при розробці планування міста, є його адміністративно-діловий центр, формування якого пов'язано з активним розростанням міської структури, коли старий центр не здатний виконувати нові функції повноцінно. Створення багатофункціональних комплексів із високоякісною офісною інфраструктурою є обов'язковою частиною сучасних і розвинених міст, які приваблюють інвесторів, туристів та задають вектор економічного розвитку всієї країни. Генеральним планом передбачається створення ділового центру «Київ Сіті», детальний план якого має бути затверджений Київською міською радою. Можна виділити два шляхи створення такого центру:

- 1) реконструкція та оновлення існуючого історичного ділового центру;
- 2) формування адміністративного-ділового центру на іншій території, яка знаходиться в безпосередній близькості до старого центру, або ж на віддаленій.

Першим шляхом пішла столиця Німеччини – Берлін («Потсдамер-плац»), а другим планує піти Київ. Ці два міста мають схожість – у кількості населення, у перенасиченні доріг автотранспортом, у наявності потенційних нових точок зросту, у трансформаціях пострадянського міського простору Східного Берліна та Києва з урахуванням сучасного урбаністичного контексту. Отже, на вимогу модернізації ділового центру, у Берліні комплекс «Потсдамер-плац» має лінійну структуру та характеризується продуманою системою комунікацій через тунелі, переходи, мости, тераси. У результаті було дотримано рівноваги між частинами міської території, ліквідовано пустоші, а також забезпечено зміщення міських функцій та типологій і розмірів внутрішніх просторів, що дозволило компактніше забудувати територію для створення нової економічної діяльності. Але при всіх значних плюсах даного досвіду, є ряд моментів, що ускладнюють активне його застосування в умовах формування нових адміністративних центрів великих міст, зокрема, залишається складність зв'язків з вже сформованою планувальною структурою та окремими спорудами. Також існує певна обмеженість зростання та розвитку центру саме територіально, значною мірою через забудовану приміську зону, проблемне питання транспорту та сполучних доріг, адже ця частина Берліну завжди була максимально навантаженою системою метрополітену, залізницею та автомобілями.

Щодо Києва, наразі покращено транспортну розв'язку перед мостом Патона на правому березі Дніпра, на перетині найважливіших діаметральних магістральних напрямків. З метою розвантаження цього вузла також реалізовано низку заходів щодо поліпшення вулично-дорожньої мережі. До того ж, заплановано репрофілювання частини виробничих територій у громадсько-ділові центри з удосконаленням організації територіальних промислових утворень і відродження природного комплексу на територіях промислових

підприємств у прибережних смугах акваторії Дніпра. Зокрема, однією з таких територій є занедбана промислова зона «Теличка» в дельті річки Либідь вздовж Дніпра, яка спеціалізується переважно на будівельній та деревообробній галузях і займає площу близько 164 га. Інфраструктура району слабо розвинена та не відповідає сучасним містобудівним вимогам, проте перевагою є досить висока транспортна доступність до району, а розташування є вигідним через близькість до центру столиці. Також планується відкриття станції метрополітену «Теличка». Наразі представлено кілька проєктів з характерними перевагами та недоліками щодо трансформації даної території, проте жоден поки не був підтриманий урядом. Якщо приймати дане рішення, то необхідно враховувати економічні, соціальні та екологічні фактори. Наприклад, потрібно розвантажити трафік, оскільки він розрахований приблизно на 600 тис. автомобілів, а насправді проїжджає набагато більше – до мільйона. Південний та Дарницький мости були розраховані на 20 тис. автомобілів, але ними користуються по 110-120 тис. Створення «Київ Сіті» забезпечить близько 400 тисяч робочих місць, що, у свою чергу, може призвести до виникнення транспортного колапсу.

З точки зору стратегічного планування, доцільним є змішане використання та ліквідація старої промислової зони, але параметри забудови повинні встановлюватися граничними можливостями міської інфраструктури та інженерної мережі. Необхідний чіткий план щодо забезпечення фінансування та інвестування, а експертна критика та партисипація допоможуть зробити кожен проєкт більш реалістичним та відповідним сьогоденню і сприятиме підвищенню ефективності здійснення стратегічного планування міст в Україні загалом.

Гнатюк Світлана Сергіївна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: д.г.н., професор Сергій Запотоцький
Рецензент: к.г.н., доцент Анатолій Мельничук

ІНКЛЮЗИВНІСТЬ КАМПУСУ КИЇВСЬКОГО УНІВЕРСИТЕТУ: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

Впровадження з 2019 року Державних будівельних норм (ДБН) щодо обов'язкового створення безбар'єрного простору в Україні для маломобільних груп населення є прогресивною законодавчою нормативною документацією, яка визначила, що нове будівництво та оновлення будівель і територій обов'язково мають враховувати потреби маломобільних груп населення. Але коли мова йде про населені пункти, користувачі здебільшого не помічають якісних змін просторів – підвищення рівня їх комфорту, доступності, зникнення бар'єрів для різних груп населення. У даному дослідженні ми звернулись до громадської оцінки інклюзивності частини кампусу Київського національного університету імені Тараса Шевченка (далі – Київський університет). Київський університет є флагманом освіти та науки в Україні. Прогресивні викладацький склад та

студентська молодь добре сприймають та розуміють потребу в інклюзивності простору.

Об'єктом дослідження є розвиток кампусу Київського університету в аспекті інклюзивності. Предметом дослідження є впорядкування простору кампусу Київського університету в аспекті вимог до інклюзивності.

Метою є дослідження стану, сприйняття та вимірів підвищення інклюзивності кампусу Київського університету через заходи із впорядкування його простору в частині досягнення інклюзивності.

Геоурбаністика вивчає інклюзивність міського простору в аспекті доступності та комфортності міських територій для усіх соціальних груп населення. Міські території відмінні між собою за функціональним призначенням, тому кожна із них характеризується своїми особливостями щодо вимог досягнення інклюзивності. Основними методологічними принципами дослідження є такі: територіальної та соціальної справедливості; балансу комфортності, безпеки, доступності міського простору; людиноцентризму, територіальності.

Для виявлення сприйняття і потреби в інклюзивності різними користувачами території були використані географічні та соціологічні методи, зокрема: польових досліджень, спостереження, зонування, опитування, меппінгу, глибинних інтерв'ю.

Інклюзивність міського середовища найчастіше визначається як забезпечення права на вільне пересування, самовираження, проживання, отримання інформації, залученості до системи прийняття управлінських рішень для усіх соціальних груп населення. Одним з типів публічного простору є університетські кампуси. З одного боку, вони мають типові для інших видів публічних просторів завдання щодо перетворення на інклюзивне міське середовище. Насамперед, це сучасні інтер'єрні та екстер'єрні рішення з формування безбар'єрного фізичного середовища, забезпечення вписаності території кампусу у навколишнє міське середовище, підвищення ефективності комунікаційної функції. З іншого боку, університет – це специфічне утворення із високим освітнім, просвітницьким потенціалом, ідеологічним та виховним впливом на суспільство. Тому, на нашу думку, ключовим завданням для забезпечення інклюзивності університетського кампусу є подолання ментальних бар'єрів.

Ефективним інструментом для управління розвитком кампусу університету в аспекті підвищення його інклюзивності є виділення частин із відмінним рівнем інклюзивності. Для них плануються і впроваджуються різні заходи та застосовують різнотипні підходи і стратегії досягнення мети. Для того, щоб провести відповідне зонування, спочатку було визначено в ході польового дослідження відмінності частин досліджуваної території щодо особливостей таких ознак як: безпека, комфорт, доступність. Їх поєднання та взаємозалежність визначено як інтегральний рівень інклюзивності (визначається за шкалою: In5 – інклюзивний, In4 – високий, In3 – середній, In2 – нижче середнього, In1 – ексклюзивний).

Ексклюзивна зона (In1) включає територію з найнижчими індексами безпеки, комфорту, доступності. До неї включено: гаражі співробітників університету та проїзд до них, проходи між навчальними корпусами ММ і ФКНК, ФКНК і ФРЕКС, внутрішній двір навчального корпусу ФФ, прилегла до нього з півночі територія та спуск (включаючи сходи в занедбаному стані) з неї у пониження з парком і асфальтованою доріжкою між корпусами ФФ і ГФ. Це закинуті, невпорядковані, захаращені, неосвітлені, важкодоступні, необлаштовані території. Вони відштовхують від себе більшість користувачів та притягають соціально невідповідальні категорії населення.

Нижче середнього рівень інклюзивності характерний для територій з різними функціями. У межах цієї зони бракує заходів з безпеки, ускладнена доступність, вони погано облаштовані для проведення тривалого часу. Ці території характеризуються, насамперед, обмеженням в доступності та низьким рівнем безпеки. Зелені території в межах зони вирізняються дещо вищим рівнем комфортності, прохідні – доступності. Єдиним підтипом у зоні (In2.1) є території університетських складських приміщень та транзитно-зелена зона на захід від навчального комплексу ММ, які вирізняються нижчим рівнем доступності ніж переважно властивої у цій зоні.

Велику територію займає зона із середнім рівнем інклюзивності. Це відкриті зелені та транзитні зони, які погано облаштовані для проведення тривалого часу в їх межах. Потенційно це дуже привабливі території для фізкультури, відпочинку, прогулянок тощо. Це зона найбільш диференційована та має багато відмін.

Більшість основних навчальних корпусів та корпусів гуртожитків було віднесено до зони з вищим за середній рівень інклюзивності. Для цієї зони характерна наявність облаштованих локацій із вуличними меблями, доступ до WI-FI, високі показники безпеки та доступності. У той самий час рівень інклюзивності в межах цієї зони залежить від сезону, часу доби, підготовки персоналу, рівня обізнаності щодо інклюзивної освіти професорсько-викладацького складу та студентської молоді.

Важливо також відмітити, що наявні елементи ексклюзивності здебільшого тут є соціальними, культурними, періодичними або циклічними, та, основне, вони керовані та можуть бути пом'якшеними, ліквідованими. Це підтверджує наявність інклюзивних територій в межах кампусу. Інклюзивною територією визначено лише стадіон спорткомплексу. Тут дотримано усіх основних вимог безпеки, комфорту та доступності, які бралися до уваги.

Одним із ключових елементів дослідження були аналіз партисипації та позицій стейкхолдерів. Тому, насамперед, було застосовано соціально-географічні методи. Так, проведене опитування охопило найбільш масового користувача досліджуваної ділянки – студентів та співробітників Київського університету. Загалом було отримано 300 відповідей, що становить ~ 5% загальної чисельності основних користувачів території.

Результати опитування свідчать, що 58,3% респондентів вважають кампус комфортним для себе, а 27,3% – некомфортним. Водночас ці ж самі респонденти, оцінюючи комфортність кампусу для інших соціальних груп, у переважній

більшості, визначають її як некомфортну (54%). Це означає, що користувачі звикли з особливостями простору, адаптувались до умов та сприймають територію позитивно. У той самий час вони об'єктивно оцінюють її комфортність для тих груп населення, що є вразливими, маломобільними тощо. Ще більшу контрастність відповідей респондентів відображають питання доступності простору університетського кампусу для себе та для усіх інших соціальних груп населення. Так, 76,3% опитаних визначають його доступним для себе, і лише 30% – для інших груп населення.

Університетський кампус є не лише територією для навчання та проживання студентів, проте переважаючими його функціями респонденти визначили саме навчання (82%) та проживання (80%). Серед інших функцій більшість респондентів надали перевагу неформальному спілкуванню (73,3%), прогулянкам (57,7%), заняттям спортом (56,7%). 24,7% визначили важливість території як транзитної для сполучення важливих локацій району. Важливою характеристикою публічного простору, зокрема, і потребою людини є відчуття безпеки. Перебуваючи в університетському кампусі, 57,3% опитаних відчувають себе у безпеці, водночас, значна кількість респондентів (31,3%) – у небезпеці.

Третина респондентів висловила свої пропозиції щодо необхідних змін території університетського кампусу задля його перетворення у комфортний та доступний для всіх простір. Найбільше з них переймаються необхідністю оновлення кампусу та руйнування бар'єрів. Для цього необхідно: замінити дорожнє покриття; встановити пандуси; облаштувати зручні заїзди; прокласти велосипедні доріжки; облаштувати місця для сидіння; встановити сучасні сміттєві баки в достатній кількості; облаштувати зручну навігацію, оновити освітлення території; обмежити трафік автомобілів, транспортних засобів кур'єрів; розв'язати інші безпекові питання.

Отримані відповіді стали підставою для визначення конкретних ділянок, у межах яких опитані відчувають комфорт, дискомфорт, безпеку, бачать бар'єри у просторі. Для цього було застосовано метод community mapping. У шістьох локаціях кампусу було розміщені постери з картосхемою досліджуваної території та детальною інструкцією застосування методу, інформаційною довідкою щодо значення та поставлених цілей дослідження. Це дозволило виявити просторові особливості сприйняття прояву інклюзивності території кампусу.

Єдиним об'єктом, який усіма користувачами сприймається як комфортний, виявився спортивний комплекс (15 маркувань), який був модернізований та оновлений сім років тому. Переважно комфортними сприймаються також зелені зони (36 маркувань), гуртожитки (19 маркувань). Більшість інформантів місцями дискомфорту визначили корпуси університету (18 маркувань). Єдиною територією, яка переважно сприймається як небезпечна, є велика зона дозвілля, яка має локальну назву «яма» (14 маркувань). Транзитні зони цілком логічно сприймаються як носії бар'єрів. Територія університетських складів та гаражів сприймається теж насамперед як територія із бар'єрами для переміщення та пересування.

Один із результатів community mapping стало виявлення сприйняття функцій території переважного використання тими, хто безпосередньо мешкає в університетському кампусі. Насамперед, для них вона є транзитною. Добре усвідомленими також є місця відпочинку, спорту та фізкультури. Таке сприйняття території більше характеризує спальні мікрорайони ніж університетські кампуси. Для перевірки цього результату було проведено спостереження у визначених локаціях. Виявлено, що у будні дні під час спостереження транзитну територію перетинали 170-180 осіб. Було зафіксовано, що ці користувачі обходять бар'єри у вигляді незручної плитки, високих сходинок, а у вихідні дні – шумні компанії. Також у вихідні переважно мами з дітьми, школярі в межах транзитних зон проводять більше часу займаючи лавки поблизу зелених насаджень. 50-60 осіб використовували визначені транзитні зони для того, щоб у парковій зоні між географічним та фізичним факультетами займались спортом, вигуляти домашніх улюбленців. У вечірній час як будніх, так і вихідних днів близько 70 осіб переважно займались спортом і відпочивали у зоні дозвілля та в межах спорткомплексу.

Задля виявлення оцінки інклюзивності університетського кампусу різними стейкхолдерами було проведено серію глибинних інтерв'ю. Спільним меседжем опитаних стейкхолдерів є усвідомлення важливості інклюзивності, наявності багатьох завдань і можливостей з підвищення рівня інклюзивності університетського простору, існування бар'єрів для різних соціальних груп населення. Студент та людина з інвалідністю вказали, що підвищення рівня інклюзивності університетського кампусу є першочерговим. Представник адміністрації вважає його не найактуальнішим. По-різному стейкхолдери локалізують зони комфорту, дискомфорту, небезпеки та бар'єрів. Людина з інвалідністю кілька разів щодня перетинає територію кампусу. Це найбільш приємна частина руху від дому до метро. Тут багато зелених зон, вона добре розуміє як обійти незручні та небезпечні ділянки. Для студента важливими крім транзитних є зони дозвілля, спорту. Якщо спорткомплекс сприймається як дуже комфортний та зручний, то дві інші зони сприймаються як небезпечні, некомфортні та з великою кількістю бар'єрів. Представник адміністрації переймається проблемами інклюзивності конкретних споруд, об'єктів, облаштування зелених зон.

В одному з глибинних інтерв'ю було вказано найголовнішу складову сучасного розуміння інклюзивності простору, яку було усвідомлено в ході дослідження. Інклюзивність простору формується у двох площинах – фізичній (її легше удосконалювати) та ментальній (потребує значного часу з максимальним залученням громадян для змін).

Отже, для кампусів все важливішим стає формування безбар'єрного фізичного середовища, забезпечення вписаності території кампусу у навколишнє міське середовище. Метою інклюзії є охоплення всіх людей, надання рівного доступу та можливостей, позбавлення від дискримінації та нетерпимості (зняття бар'єрів). Роль університету долучитись до формування нового типу суспільства, в якому кожен має належні права та відповідальність і відіграє активну роль у житті громади.

Запропонована комбінація методів суспільно-географічного дослідження інклюзивності територій, яка включає польову зйомку території кампусу та систему соціально-географічних методів з опертям на community mapping, може бути застосована для дослідження інших територій. Розроблена методика дозволила здійснити функціональне зонування та виявити просторові відмінності рівня інклюзивності університетського кампусу.

Виявлено просторову диференціацію частини території кампусу Київського університету як системи поєднання функціонального зонування території та оцінки її комфорту, безпеки, бар'єрності з використанням методу community mapping. Визначено типи територій, які потребують різних підходів та заходів із підвищення рівня інклюзивності. Цінним для прийняття рішень системи планування та реалізації конкретних заходів з підвищення інклюзивності території є виділення на основі сучасних соціально-географічних методів конкретних локацій, які сприймаються як небезпечні, бар'єрні.

Перетворення університетського простору на інклюзивний передбачає цілеспрямовану, добре усвідомлену систему підходів та конкретних заходів з фізичного перетворення простору та зміни на ментальному рівні. Фізичне підвищення інклюзивності може і повинне супроводжуватись реалізацією місії університету з навчань, тренінгів, консультацій, психологічної допомоги спрямованих на адаптацію, підвищення соціалізації вразливих груп населення.

Огійчук Надія Миколаївна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Наталія Провотар
Рецензент: к.г.н., доцент Анатолій Мельничук

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ ІНТЕГРОВАНОГО РОЗВИТКУ МІСТА ЖИТОМИР: ПУБЛІЧНІ ПРОСТОРИ ТА ІНКЛЮЗІЯ

Останні десять років в українських містах відбуваються суттєві трансформації у сфері міського планування та управління. Міста потребують людиноорієнтованого планування, яке забезпечуватиме сталий їх розвиток. Це стосується і міста Житомир. З 2018 року стратегічним документом, що визначає просторові та змістові напрямки його розвитку, є розроблена Концепція інтегрованого розвитку Житомира до 2030 року. Як концепція планування розвитку міста, інтегрований розвиток передбачає інтеграцію міського управління, бізнесової діяльності та потреб громади, інтеграцію між усіма рівнями міського управління та збалансований розвиток міста.

Об'єктом даного дослідження є міський простір Житомира, а предметом – суспільно-географічні аспекти трансформацій публічних просторів та інклюзивності в контексті інтегрованого розвитку міста. Метою роботи є суспільно-географічний аналіз сучасних трансформацій публічних просторів та інклюзивності розвитку в контексті інтегрованого розвитку міста Житомир. На

прикладі реновації скверу Героїв Небесної Сотні, публічного простору Водонапірної вежі та велосипедної інфраструктури у Житомирі показано позитивний вплив міського активізму на підвищення якості занедбаних публічних просторів та інклюзивності розвитку міста. У дослідженні були використані територіальний підхід, картографічний та графічний методи дослідження, метод опитування, зокрема анкетне опитування, спостереження та метод GPSI – Good Public Space Index.

Концепція інтегрованого розвитку міста спирається на переваги багатьох сучасних підходів до управління місцевим розвитком, а її сутність полягає в тому, щоб змістити основну увагу на шляхи ефективного використання наявних ресурсів та активне використання переваг. Інтегрований розвиток розглядається як інструмент запровадження цілей сталого розвитку і є майданчиком діалогу між громадою, місцевою владою, бізнесом щодо довгострокових пріоритетів розвитку міста. У місті Житомир інтегрований вектор розвитку має на меті вирішити ряд проблем: забезпечити мешканців якісними публічними просторами та нормальними житловими умовами, забезпечити інклюзивність простору для маломобільних груп населення.

Міські простори Житомира зазнають трансформацій, ревіталізуються та інтенсивно змінюються. Для публічних просторів Житомира характерна сакралізація, одомашнення, «б'ютифікація» та «європеїзація», а також комерціалізація шляхом захоплення території вулиць літніми майданчиками ресторанів, тимчасовими спорудами й рекламними щитами. Зокрема, малі архітектурні форми сконцентровані у серединному поясі в центральній фокус-зоні; поширення несанкціонованої торгівлі має місце в серединному та крайньому поясах; наявність рекламних щитів спостерігається в міському просторі за винятком центрального поясу. Найінтенсивніше трансформації відбуваються у центральній частині Житомира, зокрема, у сквері Героїв Небесної Сотні, де прояв міського активізму завершився вдалою реконструкцією, після якої сквер став уособленням унікальності та багатофункціональності. Дослідження якості та інтенсивності використання реставрованого скверу Героїв Небесної Сотні показало, що за розрахованим індексом якості публічного простору GPSI середнє значення класифікується до високого рівня. За оцінкою якості та використання скверу Героїв Небесної Сотні після реконструкції визначено, що для скверу характерні середній рівень інтенсивності соціальної взаємодії, високий рівень інтенсивності, різноманітності та часового різноманіття використання, дуже високий рівень індексу різноманітності користувачів. За результатами спостережень та проведеного опитування визначено, що найбільшим попитом у сквері користуються зони столиків гри у шахи, кав'ярня, дитячий майданчик та різноманітні лавки, а також виділено вісім ареалів за локалізацією різних видів активностей відвідувачів скверу. Головною перевагою скверу як публічного простору міста є інклюзивна доступність: відсутність сходинок на шляху, рівність покриття пішохідних доріжок, наявність тактильної навігації для людей із порушеннями зору, понижень на пішохідних переходах, що забезпечує можливість для проведення дозвілля для представників різних груп населення

незалежно від віку, статі та стану здоров'я. Сквер інтегрований у мережу пішохідних доріжок та головної пішохідної вулиці Михайлівської, систему громадського транспорту, а шлях до публічного простору є зрозумілим для пересічного жителя міста й не вимагає надмірних зусиль для подолання. Встановлено, що висока соціальна інтенсивність використання скверу Героїв Небесної Сотні свідчить про його сакральне значення для містян як місця пам'яті, місця формування ідентичності, місця, що приваблює відвідувачів, місця, яке спонукає мешканців Житомира виходити в місто.

Здійснено аналіз осередку публічного життя Житомира – Водонапірної вежі, яка є прикладом міського об'єкту, який одночасно домінує над центральною його частиною та створює перспективу формування нової мережі публічних просторів. Результат дослідження показав, що функціональний потенціал Водонапірної вежі змінювався протягом століть від пожежної каланчі до приватного публічного простору, й наразі значно недооцінений. Було виявлено, що в планувальному контексті у мережі публічних просторів міста Водонапірна вежа підвищить потенціал території у південно-західному напрямку від історичного ядра Житомира, а у перспективі вона може стати каталізатором трансформацій вулиці Пушкінської на пішохідну від Вежі до Старого бульвару, що дасть змогу створити тут прогулянкову зону вздовж філармонії імені Святослава Ріхтера та музичної школи імені В. Косенка.

Іншим аспектом інтегрованого вектору розвитку міста є забезпечення жителів нормальним безбар'єрним пересуванням в межах міста. Дослідження інклюзивності публічних просторів на ділянці центральної частини міста – Нового бульвару, включаючи вулиці Пушкінську, Дмитра Донцова та Малу Бердичівську, відбувалося шляхом проведення первинної перевірки внутрішніх (заклади харчування, бібліотеки, кіно, магазини та супермаркети) та зовнішніх (переходи, тротуари) локацій. Результати польового дослідження були представлені у вигляді таблиць з даними щодо інклюзивних елементів. Результати проведеного дослідження дають підставу стверджувати, що доступними для маломобільних категорій населення на даному маршруті є обласна бібліотека імені Олега Ольжича та декілька пішохідних переходів. Проведене дослідження за визначеним маршрутом підтвердило і те, що містобудівна політика в Житомирі впродовж досить тривалого періоду була недосконалою щодо забезпечення інклюзивності міста. Аналіз інклюзивної складової показав, що місто пріоритизує розвиток центральної частини бути доступною для маломобільних груп населення.

Проаналізовано розвиток велоінфраструктури Житомира в рамках концепції сталої міської мобільності. Аналіз інфраструктурних одиниць наявності велоінфраструктури у місті показав її незадовільний стан. Прийняття Плану сталої шкільної мобільності Житомира, реалізація проекту «ТУМІ: шлях до школи» в цілому позитивно вплинули на розвиток велоінфраструктури міста. Як результат, місто отримало грант на реалізацію заходів зі сталої шкільної мобільності. Проведене опитування школярів 12-13 років, як потенційних користувачів велоінфраструктури міста, підтвердило, що якість велоінфраструктури у місті є низькою і не стимулює учнів використовувати

велосипед як альтернативний засіб пересування, а 50% учнів вважають велоінфраструктуру у місті практично відсутньою. В результаті опитування було виявлено, що лише 5% школярів дістаються до школи на велосипеді, 50% учнів добираються до школи пішки, 25% – громадським транспортом, 20% – приватним автомобілем. Лише кожен четвертий респондент вважає, що використання велосипеда у місті Житомирі є трендовим явищем.

Павлиш Аліна Олегівна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.е.н., доцент Олена Кононенко
Рецензент: к.г.н., доцент Олена Дронова

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСНОВИ УПРАВЛІННЯ ВІДХОДАМИ ПРОМИСЛОВОГО РЕГІОНУ: ПРИКЛАД ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Через багаторічне домінування в промисловості ресурсоємних багатовідхідних технологій та відсутність протягом тривалого часу адекватного реагування на її виклики, проблема відходів в Україні вирізняється особливою масштабністю і значимістю. Дніпропетровська область є найбільш промислово розвиненою серед інших регіонів України, на неї припадає більш як 57 % всіх утворених відходів в Україні. Це визначає важливість глибокого дослідження проблеми поводження з відходами саме в цьому регіоні.

Об'єктом дослідження є промислові відходи Дніпропетровської області. *Предметом* виступають суспільно-географічні особливості управління промисловими відходами у Дніпропетровській області. *Метою роботи* є дослідження суспільно-географічних особливостей управління промисловими відходами в Україні та в Дніпропетровській області. Для досягнення поставленої мети було реалізовано такі завдання: дати визначення та проаналізувати класифікацію відходів; здійснити аналіз управління промисловими відходами в Дніпропетровському регіоні; проаналізувати ситуацію у промисловому регіоні загалом; оцінити ступінь залучення основних стейкохдерів до вирішення проблеми управління промисловими відходами; виявити основні проблеми поводження з промисловими відходами та напрями їх вирішення; дослідити європейський досвід сталого управління промисловими відходами та можливі напрями його використання в Україні.

Згідно офіційних даних, найбільше відходів на території Дніпропетровської області утворюється на ПрАТ «Північний гірничо-збагачувальний комбінат», ПрАТ «Інгулецько гірничо-збагачувальний комбінат», ПАТ «АрселорМіттал Кривий Ріг», АТ «Південний гірничо-збагачувальний комбінат», ПрАТ «Центральний гірничо-збагачувальний комбінат», АТ «Марганецький гірничо-збагачувальний комбінат», АТ «Покровський гірничо-збагачувальний комбінат». Географія промислових відходів області має наступні особливості: 1) концентрація утворення відходів є

високою: основна частка припадає на три осередки: м. Кривий Ріг; Дніпровсько-Кам'янську агломерацію та м. Марганець; 2) серед утворених відходів домінують відходи гірничодобувної промисловості, також утворюються відходи будівництва та знесення, відходи енергетики, радіоактивні відходи. За оцінками експертів, більша частина промислових відходів підлягає переробці, що може створити додаткові робочі місця в регіоні, звільнити площі, відведені під їх зберігання.

Детально було досліджено управління відходами у м. Кривий Ріг. Місто має високий потенціал для запровадження ресурсозбереження та сталого управління відходами. З 240 млн.т. промислових відходів, утворених у 2019 році, 35% було повторно використано чи утилізовано. При цьому важливо враховувати інтереси всіх зацікавлених сторін у сталому правлінні відходами: місцевої та регіональної влади, громади міста, бізнесу. З метою виявлення проблемних моментів було проведено контент-аналіз подій, новин та повідомлень щодо управління відходами у м. Кривий Ріг. За допомогою пошукової системи Google, було проаналізовано 30 результатів пошуку за ознаками їх тематики. Для зручності джерела було поділено за *типами контенту*:

- А (інформування про стан НПС) – 17;
- Б (конфліктні ситуації через забруднення довкілля) – 9;
- В (Робота громадських організацій) – 8;
- Г (Політика місцевої влади) – 13;
- Д (Ініціативи бізнесу) – 10.

Найбільше джерел стосувалося інформування громадськості про стан навколишнього середовища в місті. Органи центральної та місцевої влади повідомляють про перспективні проєкти, а саме будівництво переробних підприємств, результати перевірок бізнесу щодо дотримання екологічного законодавства та ін. Громадські організації та населення акцентують увагу щодо екологічних проблем міста, а саме впливу викидів на стан здоров'я населення, а також обговорюються конкретні приклади забруднення. В Інтернет-мережі більше всього висвітлюються конфлікти між бізнесом та владою: з одного боку, влада звинувачує великий бізнес в нехтуванні екологічними та соціальними цілями розвитку, з іншого – бізнес докоряє владі про недосконалість законодавства, відсутність політичної єдності щодо розроблення стимулів для підприємств. Громадськість є помітною в інформаційному просторі: окремі громадські організації співпрацюють з органами влади, контролюючи бізнес, інші – викривають порушення законодавства, звинувачуючи владу у бездіяльності, а бізнес у безвідповідальному ставленні до довкілля. В цілому, якщо аналізувати джерела відкритого доступу, в місті Кривий Ріг прослідковується баланс інтересів і всі сторони висловлюють свою позицію. Зміст повідомлень свідчить про велику кількість невирішених проблем в сфері управління відходами.

Використання методу SWOT-аналізу дозволило співвіднести сильні та слабкі сторони управління промисловими відходами. Так, Дніпропетровська

область має значний інноваційний потенціал, що необхідно використати для запровадження сучасних технологій управління відходами. Також до сильних сторін відноситься високий рівень розвитку транспорту та виробничої інфраструктури. Область має перспективи стати потужним переробником відходів, що можуть постачатись як з підприємств регіону, так і ззовні. Слабкі сторони представлені відсутністю системи обліку наявних відходів та повної інформаційної бази щодо цієї сфери в цілому. Низький рівень зацікавленості бізнесу і місцевої влади у зміні системи управління відходами зумовлює затягування початку реформування.

Загрози та можливості управління промисловими відходами пов'язані з успішним використанням зарубіжного досвіду. Сучасні технології у сфері ресурсозбереження створюють перспективу поступового зменшення кількості відходів та розвитку зеленої економіки. Додаткові можливості пов'язані з політикою України, спрямованою на досягнення Цілей сталого розвитку, що стимулює бізнес та владу до реформування сфери управління відходами. Загрози пов'язані з внутрішньорегіональними складнощами цього процесу. В дослідженні проводиться порівняння Дніпропетровської області та регіону Рур (Німеччина) в контексті структурних реформ та поступової заміни важкої промисловості на більш інноваційні галузі. Перетворення Рурського регіону почалися з території домінування важкої промисловості на центр науки, культури і сфери послуг. Та на відміну від вугільної галузі, металургія в Рурському регіоні не зникла повністю. Так, у Дуйсбурзі працює комбінат "Швельгерн" концерну "Тіссен-Крупп", який випускає високотехнологічну сталь і відповідає суворим екологічним стандартам ФРН. Німецький досвід структурних змін в економіці багато в чому є негативним: запізнилися з реакцією на кризу на 10–15 років, намагалися дотаціями врятувати ті галузі, які вже неможливо було врятувати, і врешті-решт викликали невдоволення багатьох жителів промислового Руру, коли складне рішення все ж було прийняте.

Печенкін Олександр Олександрович,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: д.г.н., професор Костянтин Мезенцев
Рецензент: к.е.н., доцент Олена Кононенко

ПОВСЯКДЕННІ ПРАКТИКИ МОБІЛЬНОСТІ – КЕЙС ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ КИЄВА

Стрімкий ріст міських агломерацій та урбанізаційні процеси в усіх регіонах світу «заковують» все більшу кількість населення в міста та трансформують буденність мешканців, вміщуючи в їх повсякдення поведінкові моделі, що характерні для міського стилю життя з типовими для нього соціальними нормами та культурними практиками. Метою даного дослідження є аналіз повсякденних практик мобільності людей у містах та приміській зоні, що передбачає характеристику різних аспектів практик мобільності, пошук мотивів

їх реалізації, аналіз використання часу, який кожного дня витрачають мешканці на дорогу, а також створення наукового підґрунтя для розробки пропозицій щодо зміни підходів до міського планування та управління міським розвитком. Актуальність роботи визначається існуючими процесами інтенсивного росту багатьох агломерацій в різних регіонах світу та зокрема швидким ростом міста Київ і особливо його приміської зони, кількість населення якої швидко зростає, а отже все більша кількість людей переймає ті повсякденні практики, що описані в цій роботі. Об'єктом дослідження є повсякденні практики міської та міжміської мобільності. Предметом дослідження є повсякденні процеси маятникової трудової міграції, їх особливості, моделі поведінки мешканців під час здійснення повсякденних поїздок з приміської зони до Києва, а також мотиви реалізації практик мобільності.

Основним методом дослідження практик мобільності в приміській зоні Києва було обране опитування з наступним аналізом зібраних даних методом логістичної регресії та статистичної оцінки описових таблиць. У рамках дослідження в лютому 2022 року було опитано 84 респонденти обох статей різних вікових груп з трьох міст-супутників Києва, а саме: Ірпінь, Боярка та Бровари. Аналіз результатів опитування показав, що в більшості, ті хто працюють в Києві, не хочуть жити безпосередньо в Києві або ж ближче до Києва (70% та 74% опитаних) та переважно позитивно ставляться до ідеї працювати дистанційно (65%, серед тих, хто працює в приміській зоні – 50%). При цьому також варто зазначити, що і інші респонденти, більшість з яких реалізують певні соціальні практики в місті Київ, не хочуть жити безпосередньо в ньому. Найбільше бажаючих переїхати до столиці виявлено в місті Бровари – 25%, найменше в Ірпені – 15% опитаних. Більшість з них (63%) переїхала в приміську зону протягом життя, в основному з інших регіонів України, але декілька респондентів переїхали жити в приміську зону з самого Києва. Як можна бачити, більшість з них хотіла б працювати дистанційно, проте не має такої можливості і змушена витрачати значну частину свого повсякденного життя на дорогу.

Аналіз результатів опитування показав, що в середньому, для того аби дістатися з приміської зони до місця призначення в Києві, жителі міст-супутників Києва, які мають автомобіль, витрачають на це від 30 хвилин до однієї години (іноді через затори респонденти відмічали що дорога займала більше 2,5 годин). Для тих, хто користується приміським залізничним транспортом та маршрутними автобусами, цей показник склав від 40 хвилин до 1,5 години в одну сторону, з невеликими розбіжностями в залежності від міста. Також досить поширеною практикою в містах Бровари та Ірпінь виявилися «попутки», якими користуються до 10% опитаних, що за оцінками респондентів є швидшими за громадський транспорт. Зазначені показники свідчать, що мешканці міст-супутників Києва свідомо надають перевагу життю саме в приміській зоні Києва (як відмічали респонденти, через соціальні, екологічні та економічні чинники), при цьому витрачаючи від однієї до трьох годин на день тільки на дорогу до місця роботи в Києві і назад до дому, тобто до 20% часу потенційної активності протягом доби, що ілюструє значимість часу

проведеного в дорозі в житті десятків тисяч жителів міст-супутників Києва та мільйонів жителів інших агломерацій світу.

У результаті дослідження було виявлено, що існують гендерні та вікові розбіжності у користуванні різними видами транспорту. Так, в більшості випадків власним автомобілем пересуваються чоловіки (60%), найбільше у віковій групі 25-45 років (54% респондентів з даної вікової групи), найменше – 15-25 років (20%). Залізничним транспортом користуються більше жінок (70% опитаних респондентів), як і маршрутними автобусами (68%). Цими видами громадського транспорту користуються майже однаково представники всіх вікових груп з незначним переважанням осіб віком 45-65 років щодо залізничного транспорту.

Зрозуміло, що причини здійснення просторової мобільності полягають не тільки в задоволенні економічних потреб шляхом реалізації практик трудової діяльності в Києві. Мешканці Ірпеня, Боярки та Броварів також задовольняють інші потреби: практики споживання (37% опитаних з Ірпеня, 75% опитаних з Боярки та 53% опитаних з Броварів), практики проведення дозвілля (53, 70 та 56,3% відповідно), практики отримання медичних та освітніх послуг (53, 55 та 37% відповідно). У місті Київ працюють чи займаються підприємницькою діяльністю 37, 75 та 48% опитаних відповідно, практики рекреації та відпочинку задовольняють жителі обраних для аналізу населених пунктів у своєму місті (78, 95 та 81%). Зустрічаються та практикують комунікацію зі знайомими мешканці майже всіх міст приблизно порівну, як в Києві, так і в своєму місті. Лише 8 респондентів з усіх опитаних не задовольняють у Києві жодних потреб. Це переважно люди похилого віку. Такі результати свідчать, що Київ залишається для жителів міст-супутників практично невід'ємною частиною повсякденного життя, і що приміська зона має досить малу «автономію» та сильну прив'язаність до метрополії. Це пояснює, чому маятникові міграції в рамках Київської області є настільки значними за кількістю людських потоків. «Сила тяжіння» міста Київ, як основного центра розвитку, найбільшого ядра накопичення капіталу в країні, перебиває майже будь-які кількісні та якісні аспекти «сили тертя простору» та притягує не тільки мешканців Київської агломерації чи столичного регіону, але і впливає на території сусідніх областей, тому масштаби таких маятникових повсякденних міграцій складно відслідкувати та оцінити повною мірою.

Аналіз результатів опитування дозволив виявити такі особливості щодо проведення часу під час поїздок до/з Києва. Так, ті хто користується власним автомобілем для поїздок до Києва, переважно слухають в дорозі музику чи інші аудіо файли, меншою мірою спілкуються через мобільний зв'язок. Більшість користувачів приміського залізничного транспорту та маршрутних автобусів слухають музику чи інші аудіо файли, читають друковані матеріали, або вирішують робочі питання в дорозі, переглядають соціальні мережі, меншою мірою займаються іншими речами (в тому числі і комунікація зі знайомими чи незнайомими людьми). Також опитування показало, що до 30% респондентів мали досвід сну в громадському транспорті. Дані опитування було підтверджено під час залучених спостережень, які показали схожі тенденції в моделях поведінки людей в громадському транспорті на шляху між приміською

зоною та містом Київ. Таким чином, можна стверджувати, що люди намагаються інтегрувати свої повсякденні звички в практики мобільності для того, аби скоротити час в дорозі чи провести його з користю. Також, враховуючи розповсюджені практики комунікації (переважно в залізничному транспорті), як зі знайомими, так і в окремих випадках з незнайомими людьми, можна інтерпретувати та сприймати громадський транспорт в окремих аспектах як публічний простір для міжособової взаємодії та комунікації, хоча, зрозуміло, що він не відповідає загальноприйнятому визначенню цього поняття.

Також результати проведеного опитування проілюстрували, що жити у Києві хочуть переважно представники наймолодшої вікової групи (66% опитаних у цій віковій групі), які складають 58% від тих, хто хоче жити в Києві, та, в більшості, жінки. Серед основних шляхів підвищення комфортності повсякденних практик мобільності по місту або до Києва респонденти визначали: оптимізацію роботи громадського транспорту, покращення умов у ньому, розбудову автомобільної інфраструктури та будівництво метро (чи відповідних альтернатив) в приміську зону.

Отже, практики приміських поїздок є невід'ємною частиною життя більшості жителів приміської зони Києва і в цю реальність їх «заковала» просторова організація міст та міських агломерацій. Розуміння цих процесів важливе в сучасних дискурсах про екологію міст та декарбонізацію, про естетику повсякдення жителів великих міських агломерацій та в психогеографії. Масова мобільність населення в містах є досить укоріненою соціальною нормою, проте вона вносить деструктивний характер в поняття комфортності міського простору та має негативний вплив на людиноцентричний розвиток міст. Сучасні постмодерністські концепції міського планування та розвитку міст відходять від практики зонального поділу території міст і передбачають скорочення кількості поїздок транспортом. Як показує наведена характеристика практик міської мобільності, ці кроки дійсно є важливими для того, аби скоротити значимість в повсякденні жителів міських агломерацій явища, яке «вбиває час та комфортність міського простору».

Ричок Христина Іванівна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Нич Тетяна Василівна
Рецензент: к.г.н., доцент Трусій Оксана Миколаївна

СОЦІОКУЛЬТУРНІ ОСОБЛИВОСТІ ОБЛАСТЕЙ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ

Соціокультурний аспект є генеруючим фактором розвитку Карпатського регіону. Це системно проявляється в народних промислах, мистецтві, розвитку туризму, міжкультурній сублімації. Актуальність даного дослідження полягає у виявленні регіональних відмінностей соціокультурних особливостей Карпатського регіону. Метою дослідження є характеристика регіональних

особливостей соціокультурного простору Карпатського регіону. Об'єктом дослідження є Карпатський регіон. Предмет наукової роботи – соціокультурні особливості й система факторів, що формують соціокультурне середовище регіону.

Під час дослідження були використані наступні методи: порівняння, аналогії, історичний метод, синтезу й аналізу, метод діалектики, було досліджено ряд суспільно-географічних явищ та процесів, що перебувають у постійній зміні у Карпатському регіоні.

У результаті дослідження було виявлено, що в Карпатському регіоні для розвитку транспортної мережі запозичували досвід у інших державах, віддалені регіони зберігають свою автентичність, природний фактор значно вплинув на зайнятість населення, а відтак традиційно розвивалась деревообробка, лісове господарство, розвиток народних промислів та тваринництво.

Етнічні групи, що здавна населяють регіон, привнесли унікальну корінну культуру й культурні надбання. Це прослідковується у повсякденному житті, відношенні до традицій, свят, обрядів, суспільної праці та навіть ставленні до природи. Рівень релігійності відіграє важливу роль у демовідтворювальних процесах.

Виявлено, що серед факторів, які впливають на соціокультурні особливості регіону, існує й негативний аспект прояву, зокрема, низька зайнятість населення, ризику релігійних та національних конфліктів на фоні поліетнічності регіону. Ймовірно, надалі ризику конфліктності в регіоні залишатимуться.

Встановлено, що позитивні аспекти впливу проявляються у можливості розвитку туризму, мистецтва та народних промислів на основі автентичності регіону.

На соціокультурну ситуацію в регіоні впливають поведінка населення щодо укладання шлюбів, формування сім'ї та рівень розлучуваності, кількість дітей у сім'ях та народжуваність. Поточна демографічна ситуація в Карпатському регіоні є сприятливою за рахунок вищого показника народжуваності порівняно із загальноукраїнським. Шлюбна поведінка сільського населення, яке становить більшість у ряді областей регіону, традиційно визначає рівень шлюбності загалом. Протягом останніх десяти років інститут сім'ї стає міцнішим, а жителі все обдуманіше підходять до питання формування сім'ї – це показує динаміка зменшення чисельності розлучень в регіоні.

Проведене опитування дало змогу оцінити ставлення мешканців до соціокультурних традицій Карпатського регіону. У опитуванні взяли участь 127 респондентів, більшість з яких – 62% – є особи у віці 18-27 років. 38% опитаних не мають дітей, бо ще не створили своєї сім'ї. На питання «Чи плануєте Ви ще мати дітей» 67% дали стверджувальну відповідь, ще 29% відповіли «ні». Загалом, репродуктивний потенціал в регіоні має тенденцію до одно- чи дводітну сім'ю. Ця ситуація має схожість з іншими українськими регіонами, де у більшості спостерігається перевага на одnodітне подружжя. Тільки 5% респондентів має троє дітей, ще 23% – одну дитину.

Було виявлено причини, через які респонденти не можуть мати більше дітей. Насамперед, це нестабільність політичної та військової ситуації, економічна криза, матеріальний стан домогосподарства. Тобто, домінують чинники соціально-економічного характеру, вплив яких 70% респондентів оцінили як «дуже великий». Другою за величиною (30%) є категорія осіб, у яких роль цінностей є великою. Зовсім відсутні відповіді «зовсім маленька» та «маленька», що говорить про значну повагу до сім'ї в Карпатському регіоні.

Ринок праці Карпатського регіону характеризується поступовим збільшенням кількості економічно активного та зайнятого населення у працездатному віці. Чисельність та структура зайнятого населення Карпатського регіону за статтю можна охарактеризувати як ту, що змінюється. Спостерігається зменшення рівня зайнятості серед жінок у всіх областях краю.

З'ясовано, що шляхами перспективного розвитку місцевих промислів, туризму в регіоні є організація місцевих свят, майстер-класів з карпатських промислів. Для прикладу, високий потенціал мають «Бойківські фестини», *фестиваль* ковальського мистецтва та *народних промислів* «Гамора», унікальний фестиваль з кераміки і ткацтва, художньої обробки металу та різьби на дереві, писанкарства та ліжникарства та ін.

Механізми підтримки Карпатського регіону полягають у необхідності стимулювання промислів, туристичних підприємств на базі приватних володінь, розробці туристичних маршрутів, ребрендингу та промоції Карпатського регіону на національному й міжнародному рівнях. Тому для регіону вкрай важливим є обрання правильної стратегії соціально-економічного розвитку, що дозволить якісно використати його природно-екологічні переваги та геополітичну вагу.

Симоненко Катерина Євгеніївна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н. Вікторія Запотоцька
Рецензент: к.г.н., доцент Володимир Пасько

ПОРІВНЯЛЬНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ РОЗВИТКУ БУДІВЕЛЬНО-ІНДУСТРІАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ МІСТ КОНОТОП ТА БРОВАРИ

Будівельно-індустріальний комплекс – важливий структурний елемент економіки міста, який відображає рівень індустріального розвитку економіки, інвестиційної привабливості, а також цілісної картини рівня якості життя місцевого населення. Об'єктом даного дослідження є будівельно-індустріальний комплекс міст Конотоп та Бровари. Предмет дослідження – суспільно-географічні засади функціонування та розвитку будівельно-індустріального комплексу міст Конотоп та Бровари. Мета – дослідження теоретико-методичних та прикладних засад функціонування та розвитку будівельно-індустріального комплексу міст Конотоп та Бровари, порівняльна характеристика та розробка прикладних рекомендацій з удосконалення його функціонування.

Однією з найважливіших закономірностей функціонування будівельно-індустріального комплексу є його здатність в кризових етапах розвитку ставати рушійною силою економіки. Саме за рахунок ефективної державної політики, територіальному поділу праці на місцевому рівні, впровадженню інновацій, будівельно-індустріальний комплекс розвиває економіку міста цілісно.

Будівельно-індустріальний комплекс формується навколо процесу будівництва, що починається з видобутку та обробки будівельної мінеральної сировини, виробництва і «приготування» будівельних матеріалів, деталей і будівельних конструкцій та закінчується спорудженням і монтажем об'єктів на спеціальних будівельних майданчиках. Формування будівельно-індустріального комплексу потребує поєднання великої кількості чинників (географічне положення, демографічна ситуація, транспортна інфраструктура, господарський комплекс тощо).

Будівельно-індустріальні комплекси міст Бровари та Конотоп мають свої вихідні характеристики, відмінності та причинно-наслідкові зв'язки, які визначають рівень та ефективність їх функціонування. Географічне положення досліджуваних міст прямо впливає на протікання тих чи інших соціально-економічних процесів. Місто Конотоп, розташовуючись на території периферійної Сумської області, характеризується нижчим рівнем соціальної активності, економічного розвитку, а, відповідно, і будівельно-індустріального комплексу. Місто Бровари, навпаки, за рахунок географічної близькості до Києва має значно більшу привабливість для населення, вищий рівень якості життя та перспективи розвитку.

Міста Конотоп та Бровари характеризуються достатньо сприятливими природно-кліматичними умовами – м'який помірно континентальний клімат, сприятливі геоморфологічні умови. За архітектурно-будівельним кліматичним районуванням територія досліджуваних міст відноситься до I району, в якому кліматичні умови міста вважаються достатньо сприятливими.

Демографічна ситуація на території міст Конотоп та Бровари характеризується кардинально різними тенденціями та показниками. У Конотопі з 1990 року показники народжуваності постійно знижуються, а показники смертності зростають, існуюча вікова структура населення не є прогресивною, оскільки частка населення старшої вікової групи більша за частку населення молодшої вікової групи (демографічне навантаження «згори»). В останні роки мало місце також і механічне скорочення чисельності населення, причинами якого були зупинка підприємств, безробіття, неможливість отримати або придбати житло, виїзд громадян на заробітки в інші країни та на постійне місце проживання. З 1993 по 2021 роки чисельність населення міста зменшилася на 13,1 тис. осіб. Рівень безробіття в місті становить – 0,7%, а рівень зайнятості – 35,6%, також є трудові ресурси зайняті в особистому господарстві – це 20,2%.

Бровари мають диверсифіковану структуру зайнятості, що, безумовно, є важливим позитивним фактором для розвитку міста. Також сприятливим чинником є те, що місто Бровари є містом-супутником столиці. Бровари – один з небагатьох населених пунктів в Україні, де фіксується як природний, так і механічний приріст населення. Показник демографічного навантаження

свідчить про не досить сприятливу вікову структуру населення міста, навіть з огляду на високу питому вагу населення молодшого працездатного віку. Загалом, після останнього перепису населення 2001 року кількість мешканців у Броварах зростає на понад 11 тис. осіб або більше ніж на 13%. Рівень безробіття – 1,1%, рівень працевлаштування у Броварах становить 39,9%. Близько 40% населення міста працездатного віку їздять на роботу до Києва.

Транспортна система в межах досліджуваних міст характеризується високим рівнем розвитку та наявністю різних видів транспорту для забезпечення життєдіяльності населення. Конотоп має достатньо розвинену транспортну інфраструктуру, особливо, на території міста розвинений залізничний транспорт, так як тут розташовано важливий залізничний пункт Південно-Західної залізниці – станція «Конотоп». За 2021 рік обсяг пасажирських перевезень залізничним сягнув майже 920 тисяч осіб. Загальна довжина магістральної вуличної мережі міста становить 60 км, а щільність вуличної мережі міста складає 1,7 км/км².

Бровари також мають добре розвинену транспортну мережу. Оскільки місто є містом-супутником Києва, його зовнішнє транспортне обслуговування забезпечують в основному автопідприємства Києва. Територією міста проходять важливі автомобільні дороги державного та місцевого значення, також у місті є залізнична станція «Бровари». За 2021 рік обсяг пасажирських перевезень залізничним транспортом склав понад 500 тис. пасажирів. Загальна протяжність мережі магістральних вулиць складає близько 29,0 км, щільність її відносно освоєної території міста становить 1,25 км/км².

Конотоп – важливий промислово-господарський центр Сумської області, де активно розвивається машинобудування, металообробка та хімічна промисловість. Основна частина промислових підприємств розміщена в двох районах – північному і південному, інші підприємства розміщені практично рівномірно по території міста. Основними промисловими підприємствами міста є: ВАТ «Червоний металіст», ТОВ «Мотордеталь-Конотоп», ДП «Конотопський авіаремонтний завод «Авіакон», ВАТ «Конотопський арматурний завод».

Основою господарського комплексу м. Бровари є промисловість. У місті діють унікальні підприємства металургії та металообробки. Бровари мають потужний потенціал розвитку будівельної індустрії з розвиненою матеріальною базою, також представлена хімічна та нафтохімічна промисловість. До основних містоформуєчих підприємств слід віднести ПАТ «Кранобудівна фірма «Стріла», ПУ «Броварський завод Торгмаш», ТОВ «Інвестиції Третього Тисячоліття», ВАТ «Броварський завод будівельних конструкцій», ТОВ «Київгума».

Екологічна ситуація на території міст Конотоп та Бровари визначається наявністю промислових, комунальних об'єктів, транспортної мережі та інфраструктури, що мають негативний вплив на середовище міста. У Конотопі кількість викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря станом на 2020 рік становить 0,237 тис. т. Згідно з офіційними даними, загальні обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря в місті Бровари становлять 8522,0 т, у розрахунку на одну особу в середньому припадало 86,7 кг шкідливих речовин.

Планувальна структура міста Конотоп є достатньо складною, оскільки територія міста розчленована системою магістральних вулиць, залізницею та заплавами річок. Залізничні магістралі Київ – Москва та Київ – Суми – Харків розділяють місто на три великі планувальні райони: північно-східний район між залізничними магістралями південного і північного напрямків та південно-східний район.

Сучасна структурно-планувальна організація м. Бровари в цілому характеризується як лінійна «захід-схід». Відповідно до генплану, територію міста прийнято ділити на наступні структурні одиниці: монофункціональні – I, II, III, IV житлові райони і Північний промвузол; поліфункціональні – V та VI сельбищновиробничі райони.

У місті Конотоп будівництво житла нині знаходиться в незадовільному стані через як природне, так і механічне скорочення населення та занепад промислової інфраструктури. Житловий фонд міста Конотоп станом на 2020 рік становить 1669,5 м². У структурі житлового фонду частка багатоквартирного фонду становить 63,9% від загального обсягу, питома вага садибного житлового фонду становить 36,1%. Середня житлова забезпеченість в Конотопі сьогодні на одного мешканця складає 19,17 м². Лише у 2019 році в Конотопі розпочалося будівництво першої новобудови за період незалежності України, яка і досі є недобудованою і незаселеною.

Щодо комерційної забудови, також ситуація є проблемною, оскільки через високу вартість нерухомості та фактичну відсутність попиту на неї, приміщення занепадають, і не приносять ніякого прибутку міській економіці.

Соціальна сфера на території міста Конотоп як центра адміністративного району розвивається на достатньому (для міста) рівні та забезпечує потреби місцевого населення. Бровари мають діаметрально протилежну ситуацію. Цьому сприяє величезна кількість факторів, а особливо географічне положення міста – стратегічна близькість до головного центру притягання населення – Києва. Все це дає можливість місту розвиватися та нарощувати свою потужність, будучи важливим елементом економіки Столичного регіону.

Житлове будівництво на території міста Бровари має стійкий зростаючий характер за рахунок того, що нерухомість тут є відносно Києва дешевшою, місто розвивається, завжди є попит на житло, до того ж, близькість до Києва не є перешкодою для населення – маятникові міграції.

Житловий фонд міста Бровари станом на 1.01.2020 р. становив 2367 тис. м² загальної площі. Середня житлова забезпеченість в Броварах сьогодні на одного мешканця складає 24,1 м². У структурі житлового фонду частка багатоквартирного фонду становить 74,5% від загального обсягу, в тому числі житловий фонд гуртожитків – 3,1% (55,4 тис. м²), питома вага садибного житлового фонду становить 25,5%. На території міста активно будуються сучасні, комфортні житлові комплекси, зокрема, ЖК «Лісовий квартал», ЖК «Скандія», ЖК «Олімпійський», ЖК «Крона парк» тощо.

Різноманітні заклади комерційної та соціальної сфери також мають більш розвинену мережу та характеризуються вищим рівнем розвитку і якістю надання послуг. Але, за рахунок близькості Києва, сфера соціального обслуговування

значно відстає від житлової забудови, що є одним з негативних аспектів географічного положення міста (в майбутньому – повне поглинання Києвом).

Для більш детальної оцінки якості житлової інфраструктури на досліджуваній території було проведено опитування жителів міст Конотоп та Бровари через офіційні сторінки в «Фейсбук». Всього в опитуванні взяло участь 36 респондентів. Серед жителів міста Конотоп анкету заповнили 15 респондентів, 80% з яких жінки, чоловіки – 20%, віком переважно від 18 до 27 років. Якість надання житлово-комунальних послуг респонденти оцінили в 3 бали, з 5 можливих, транспортних послуг в 4 бали, якість пішохідних та автодоріг в 3 бали, забезпеченість свого мікрорайону проживання закладами сфери послуг жителі міста Конотоп оцінили в 4 бали.

В опитуванні щодо якості житлової інфраструктури взяли участь 21 житель міста Бровари. Близько 60% опитаних – жінки, 40% – чоловіки. Тут вікова категорія дещо розширюється – додається великий процент респондентів віком від 41 до 60 років. Якість надання житлово-комунальних послуг респонденти оцінили в 3 бали, транспортних послуг в 4 бали, якість пішохідних доріг та автодоріг в 3 бали та забезпеченість свого мікрорайону проживання закладами сфери послуг в 4 бали.

Незважаючи на різні рівні соціально-економічного розвитку та передумови, які на нього впливають, основні проблеми житлової інфраструктури, які визначили респонденти як міста Конотоп, так і Бровари збігаються, серед них: забруднене промисловими відходами повітря, відсутність регулярного ремонту в під'їздах, нерегулярний ремонт будинків. Серед проблем міста Конотоп також називають несвоєчасний вивіз сміття.

Результати опитування свідчать, що найбільш актуальними шляхами вирішення вищезгаданих проблем респонденти вважають збільшення фінансування комунальних підприємств, посилення контролю роботи комунальних підприємств, створення ОСББ, також серед варіантів-лідерів було залучення громадян міста та проведення міських суботників.

Підсумовуючи все вище сказане, можна відмітити, що сукупність певних факторів розвитку міст визначає вектор його розвитку, його спеціалізацію та формує сприятливий (або навпаки) «клімат» для життя та функціонування населення. На прикладі досліджуваних міст Конотоп та Бровари видно, як близькість до головного соціально-економічного центру України – Києва, визначає тенденції розвитку міста та створює перспективи для поглиблення його спеціалізації.

Розвиток та розбудова будівельно-індустріальних комплексів досліджуваних міст нині цілком залежить від раціональності та ефективності дій місцевої влади, а особливо, в умовах впровадження нового адміністративно-територіального устрою. Після реформи АТУ Конотоп та Бровари стали важливим локальними ядрами розвитку, які стають на шлях формування потужного господарського комплексу та притягують все більшу і більшу кількість населення.

Сьогодні будівництво є важливим інструментом подолання проблеми величезного соціального значення, що полягають у зближенні умов проживання

в міській і сільській місцевості, у зміцненні обороноздатності держави та має надзвичайне політичне значення, що зумовлене винятково важливою вагою будівництва в розширенні матеріально-технічної бази і нагромадженні національного багатства України.

Феновка Марія Остапівна,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к. геогр. н., доцент Володимир Матвієнко,
Рецензент: к. геогр. н., доцент Вікторія Глибовець

ПРИРОДНО-РЕКРЕАЦІЙНІ РЕСУРСИ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ

Сучасний етап розвитку суспільства характеризується значним ростом попиту на послуги у сфері туризму та рекреації. Найбільші перспективи за таких умов мають території, що володіють відповідними природно-рекреаційними ресурсами. На території України одним з регіонів, що має найбільший природно-рекреаційний потенціал з унікальними ресурсами, є Карпатський регіон, який об'єднує Закарпатську, Львівську, Чернівецьку, Івано-Франківську області.

Об'єктом дослідження є природно-рекреаційні ресурси Карпатського регіону. Предметом дослідження є виявлення особливостей розміщення цих ресурсів, можливості їх використання з туристсько-рекреаційною метою. Мета дослідження – охарактеризувати особливості розміщення та специфіку використання природно-рекреаційних ресурсів Карпатського регіону.

Аналіз наукових джерел дозволив виділити характерні особливості природно-рекреаційних ресурсів. Серед них основними є наступні: 1) природне, або природно-антропогенне походження; 2) взаємозалежність від інших природних чинників та ресурсів; 3) поширеність на певній обмеженій території; 4) позитивний, відновлюючий, оздоровлюючий вплив на організм людини; 5) можливість використання протягом тривалого часу (переважно, на визначеній території); 6) вплив на розвиток регіонального туризму. Виходячи з таких специфічних ознак, природно-рекреаційні ресурси можна визначити як комплекс взаємопов'язаних природних та природно-антропогенних характеристик території, які використовуються, або можуть бути використані з метою лікування та профілактики захворювань, оздоровлення організму і формують перспективи розвитку регіону в сфері рекреаційного туризму.

Лісові ресурси використовуються не тільки в рекреаційній та туристичних напрямках, ліси Карпат називають «легенями України». Карпатські ліси становлять 7,4 % від загальної площі країни, лісистість – близько 40,2 %, що є безперечним лідером в Україні. У лісах Карпат переважають насадження смереки (41 %), бука (35 %), дуба (9 %), ялиці (4 %). Решта лісів складають інші хвойні та листяні породи (сосна, береза, вільха, ясен, клен тощо). Ялиця, модрина, дуб звичайний та інші дерева карпатських лісів сприяють високій іонізації повітря, що покращує активність дихальних ферментів, сприяє лікуванню бронхіальної астми та інших патологій. Дані ресурси наразі

знаходяться у катастрофічному стані, внаслідок незаконного вирубування та вивезення лісу. Тому на території Карпатського регіону створено безліч парків та заповідних територій для збереження унікальності природи. На даний момент ситуація навколо карпатського лісу залишається загостреною, проте вона поступово покращується.

Ландшафтно-кліматичні ресурси є невичерпними зі своєю особливістю. Внаслідок помірного континентального теплого клімату утворились специфічні погодні умови, які приваблюють туристів. Діапазон добових температур тут зі значною різницею, якщо аналізувати інші регіони України, липень – найтепліший місяць з максимальною температурою в передгір'ях +18...+20 °С та у високогірному ярусі +8...+10 °С, січень – найхолодніший відповідно -3...-6 та -8...-9 °С. Зокрема, в основному, дані ресурси використовуються при організації піших прогулянок у горах, для вивчення рослинного світу та оздоровлення. Внаслідок значних перепадів температури повітря протягом доби, порівняно з рівнинною територією України, тут сформувалась унікальна буйна рослинність, яка пристосувалась до температурних умов та відповідно високої вологості. У Карпатському регіоні спостерігається висотна поясність, що в свою чергу приваблює рекреантів. Також, окремо можна виділити неповторні гірські хребти (найпопулярніші – Чорногора, Свидовець, Горгани, Мармароси та Боржава), найвищі вершини Карпат (г. Говерла 2061 м, г. Бребенескул 2035 м, г. Піп Іван Чорногірський 2028 м, г. Петрос 2020 м та інші) та єдиний діючий вулкан в Україні – Старуня в Івано-Франківській області.

Гідрологічні ресурси швидко перетворились в інструмент створення туристичних осередків. Гірські річки (найбільші з яких Дністер і Тиса), унікальні високогірні озера (Синевир, Несамовите, Бребенескул, Марічейка, Морське око, Івор тощо), водоспади (Ялинський, Манявський, Женецький гук, Шипіт, Лужківський, Лазний, Крапельковий, Бухтівецький, Сопіт, Кам'янка та інші) – все це успішно використовується для створення візитної карточки регіону. Зокрема, надзвичайно популярними є сплави гірськими річками, для яких створюються цілі бази для навчання та навіть проведення різних змагань. Щодо інших об'єктів, які в основному несуть в собі естетичне задоволення, то найпопулярнішим є створення турів наймальовничішими місцями Карпат різними туристичними організаціями. Окремо слід відзначити унікальні термальні джерела Закарпаття, що пов'язано з особливостями тектонічної будови області. Найвідоміші оздоровчо-рекреаційні комплекси розташовані у наступних поселеннях: Берегове, Косонь, Лумшори, Барвінок, Велятино, Виноградів, Нижнє Солотвино. На даний момент, гідрологічні ресурси знаходяться під великою загрозою поступового знищення, оскільки, внаслідок кліматичних змін режим живлення річок та озер зазнає значної диференціації – влітку більшість маленьких гірських річок пересихають і перестають впадати у великі річки, що в свою чергу кардинально впливає на їх роботу. Також варто зазначити, що гідрологічні ресурси знаходяться на межі екологічної катастрофи, це зумовлено халатним відношенням великих підприємств до утилізації відходів законним шляхом, недостатньої свідомості місцевого населення та недостатній контроль дотримання законів державними органами влади.

Бальнеологічні ресурси – одна з візитних карточок Карпатського регіону. Найвідомішими з них є унікальні родовища мінеральних вод – «Нафтуся», «Броніслава», «Свалява» та «Поляна Квасова», лікувальних грязей (у Львівській області найбільші поклади торф'яних грязей) та озокериту (найбільше Бориславське та Моршинське родовище земляного, або гірського воску). По всьому регіону створено сотні санаторіїв та баз відпочинку, які спрямовані на оздоровлення рекреантів саме за допомогою даних ресурсів. У Львівській області найпопулярнішими бальнеологічними курортами є Трускавець, Моршин, Східниця; у Закарпатській – Свалява, Солотвино, Кваси, Шаян, Синяк, Міжгір'я, Ужок тощо. Найбільше джерел мінеральних вод зосереджено у Закарпатській області – понад 600, це вуглекислі, сірководневі, миш'яковмісні та боровмісні води. Фактично, це основний сектор економіки Карпатського регіону. Проблемою використання даних ресурсів останнім часом стала пандемія COVID-19, внаслідок якої різко зменшилась кількість рекреантів, а більшість санаторіїв були вимушені зачинитись і невідомо чи зможуть вони відновити свою роботу.

Спелеологічні ресурси є типовими для гірської місцевості. Найпопулярнішими у даному регіоні є наступні печери: Баламутівська, Скитська, «Попелюшка», «Дуча» та «Буковинка». Проте, тут важливе значення має ще й історичний чинник. Наприклад, печери, які існували тисячоліттями, були в різні періоди різними ресурсами для людства. Наразі більшість з них залучено для туристів з естетичною метою, а колись це були важливі стратегічні об'єкти, для переховувань від переслідувань з боку ворога (за воєнних часів). Приклад таких печер – Скелі Довбуша. Також окремо виділяють соляні печери, які зосереджені, в основному, на Закарпатті та щорічно приймають тисячі туристів (найбільша концентрація соляних печер у Солотвино).

Сучасну мережу природно-заповідного фонду Українських Карпат представлено 1274 об'єктами, з яких 1 біосферний заповідник, 11 національних природних парків, 8 регіональних ландшафтних парків, 186 заказників, 725 пам'яток природи, 230 заповідних урочищ, 2 ботанічних сади, 12 дендропарків, 98 парків-пам'яток садово-паркового мистецтва. Показник заповідності Українських Карпат становить 15,5 %. Найпопулярнішими природно-заповідними об'єктами регіону є:

- Карпатський біосферний заповідник площею 57,9 тис. га. До його складу входять 5 окремих гірських масивів: Угольсько-Широколужанський, Чорногірський, Мармароський, Свидовецький та Стужицький; та 1 рівнинний масив – Долина нарцисів.

- Міжнародний біосферний заповідник Східні Карпати – площа 208 тис. га, куди входять природоохоронні об'єкти України, Польщі та Словаччини. Зосереджений, переважно, у Львівській та Закарпатській областях.

- Карпатський національний природний парк – площа близько 50,3 тис. га, де зосереджено 60 % від всього різновиду рослинного та тваринного світу Українських Карпат. Парк розташований у верхів'ях Прута і Черемошу, тут зосереджені середньовисотні Горгани, масив Чорногора та Ворохта-Путильське низогір'я.

- Національний природний парк Синевир – другий за величиною і розташований у верхів'ї річок Теремля та Ріка, зосереджений навколо озера Синевир.

- Національний природний парк Вишницький – площею 7,9 тис. га, розташований у Чернівецькій області і направлений на охорону та раціональне використання лісових ресурсів.

- Природний заповідник Горгани – площа 5,3 тис. га. Розташований у середньогірній частині Горган і має дуже цінні лісові ресурси.

- Національний природний парк Сколівські Бескиди – площа 35,7 тис. га, розташований у Львівській області. Діяльність парку спрямована на вивчення ерозійних і паводкових процесів, збереження лісових ресурсів, рідкісних рослин і тварин.

Отже, у Карпатському регіоні нині існують перспективи збільшення природно-ресурсного потенціалу за рахунок освоєння нових родовищ мінеральних вод. Найменша частка їх використання наразі спостерігається у Чернівецькій області. В цілому розвиток рекреаційного туризму в Карпатському регіоні потребує оптимізації сервісу для відпочивальників та активної промоції рекреаційних дестинацій, що дозволить більш активно залучати туристів, особливо іноземних, яких приваблюють сюди, також, і культурно-історичні ресурси регіону. Зосередження лісових, ландшафтно-кліматичних, гідрологічних, бальнеологічних та спелеологічних ресурсів на відносно невеликій території, дало змогу виділити Карпатський регіон, як унікальне місце з різними видами відпочинку, починаючи від оздоровчих і закінчуючи екстремальними видами відпочинку. Основними проблемами використання природно-рекреаційних ресурсів Карпатського регіону є:

- невідповідність ціни та якості послуг – за останні 10 років, ціни на відпочинок чи оздоровлення в санаторіях Карпат зросли на 52 %, проте у більшості випадків якість обслуговування не змінилась зовсім;

- екологічні проблеми, через які щорічно зменшуються, або погіршується стан ресурсів. Ця проблема на даний момент є найбільш болючою і вирішення її потребує жорстких мір, які не застосовуються;

- корупційна складова, яка, на жаль, у даному регіоні є однією з найбільших в Україні. Монополісти, яким належить більшість санаторіїв та баз відпочинку, уникають покарання за незаконні дії чи ухиляються від податків за допомогою хабарів. Тут чітко прослідковується проблема дії законодавчої та виконавчої влади України.

Можна виділити ще низку проблем, які взаємопов'язані між собою та перетікають одна в іншу. Їх вирішення може бути реалізоване не лише шляхом жорстких дій державного апарату, а й завдяки свідомості кожного громадянина.

Ярошенко Олександр Петрович,
Освітня програма «Економічна географія», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Володимир Пасько
Рецензент: к.г.н., доцент Оксана Трусій

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ АГРАРНОГО ЗЕМЛЕКОРИСТУВАННЯ КИЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Сучасні трансформації у сфері аграрного землекористування Київської області формують нове середовище, в якому суспільно-географічні аспекти розвитку виходять на перший план. Від діяльності аграрних виробників регіону залежить продовольча безпека як всієї України, так і багатьох держав світу. Тому актуальним завданням є удосконалення механізмів управління земельними ресурсами на Київщині.

Об'єктом дослідження є аграрне землекористування в Київській області. Предмет дослідження – суспільно-географічні аспекти його функціонування та розвитку в умовах становлення ринку землі в Україні. Метою дослідження є вивчення суспільно-географічних аспектів дослідження аграрного землекористування на Київщині, визначення особливостей розвитку аграрного сектору регіону в умовах становлення ринку сільськогосподарських земель.

Київська область є розвиненим аграрним регіоном і посідає високі місця з виробництва зернових культур, овочів та картоплі, а загальна площа сільськогосподарських земель становить понад 1,2 млн. га. Негативно на розвиток аграрної сфери області впливає велика частка радіоактивно забруднених земель (9%), значна забудованість території та мала кількість земель запасу і резервного фонду (15 тис. га).

Основою аграрного землекористування Київської області є діяльність сільськогосподарських виробників. Аграрні холдинги є найбільш впливовими агровиробниками в регіоні. 10 холдингів орендують 16,4% всіх сільськогосподарських угідь, найбільшими за площею земельного банку є «Світанок» (38,3 тис. га), «МХП» (37,7 тис. га), «Ерідон» (22,2 тис. га) та «Нива Переяславщини» (20,4 тис. га).

Фермерські господарства виконують ряд важливих соціально-економічних функцій в аграрному землекористуванні на Київщині, однак вони стикаються із браком ресурсного забезпечення і тому мають складнощі у конкуренції з крупними підприємствами. В останній час посівні площі в цих господарств скорочуються (151,3 тис. га в 2016 р., 142,8 тис. га в 2020 р.). На фермерські господарства припадає 14,8% загальнообласного виробництва соняшнику, 11,2% виробництва зернових та зернобобових культур.

Особисті селянські господарства слабо інтегровані у ринкову економіку, їх діяльність має особливе господарське значення, а ефективність праці виходить на інший план. Загальна їх площа у 2020 р. становила 169 тис. га. Спостерігається тенденція до значного збільшення частки посівних площ під зерновими культурами: у 2016 р. цей показник становив 33,8%, у 2020 р. – 47,3%. Скорочуються площі незасіяної ріллі, так, у 2016 р. таких земель було 16 тис. га,

у 2020 р. – 10,5 тис. га. Нині в умовах функціонування ринку землі вони можуть збільшувати власний потенціал, аби надалі покращувати показники діяльності.

За умов глобалізаційних впливів на економіку регіону агропромислові кластерні об'єднання є найбільш вдалою формою взаємодії агровиробників, а Київщина має значний суспільно-географічний потенціал для їх функціонування. Наразі аграрні кластери активно формуються в Київській області. Учасниками цього процесу є агрохолдинги та крупні фермерські господарства, що спеціалізуються на вирощуванні зернових культур. Також регіон має вагомі перспективи стати ядром кластеру, що буде спеціалізуватись на органічному землеробстві. Нині підприємства Київщини є учасниками громадських спілок «Органічний кластер» та «Органічна Україна», діяльність яких спрямована на тісну співпрацю агровиробників по всій Україні. Створення досконалої нормативно-правової бази дозволить активізувати інтеграційні процеси в аграрному землекористуванні регіону.

Сільськогосподарські підприємства Київської області ведуть більш ефективну технологічну діяльність у порівнянні з фермерськими господарствами. Так, урожайність зернових у 2020 р. у сільськогосподарських підприємствах склала 47,6 ц/га, у фермерських господарствах – 39,8 ц/га. Економічну ефективність характеризує рівень рентабельності вирощеної продукції. Підприємства мають перевагу за рентабельністю вирощування соняшнику, овочевих культур та картоплі, фермерські господарства – зернових та цукрових буряків. Сільськогосподарські підприємства на заробітну плату для працівників витрачають 7,4% від загальних витрат при виробництві, тоді як фермерські господарства – 6,5%. Підприємства мають перевагу і у середній орендній платі за 1 га земель: 5000 грн проти 3140 грн. Отже, сільськогосподарські підприємства мають кращу соціальну ефективність. Фермерські господарства виділяють на внесення добрив 17% від загальних витрат при виробництві, тоді як підприємства – 9,5%. Структура посівних площ є подібною для обох категорій виробників, тому можливості для проведення сівозміни є однаковими. Таким чином, фермерські господарства мають ефективнішу екологічну діяльність, вони складають підприємствам конкуренцію, однак через брак фінансових та матеріальних ресурсів поки що не можуть бути лідерами галузі в регіоні.

Особисті селянські господарства (ОСГ) мають особливі тенденції розвитку, тому потребують дещо інших підходів для визначення ефективності їх діяльності. Ці господарства можна вважати соціально ефективними, оскільки виробництво продукції спрямоване на власне споживання, що гарантує продовольчу безпеку. Господарства мають низькі показники урожайності культур, зокрема, зернових – 35,2 ц/га, що є нижчим від середнього значення по області (44,9 ц/га). ОСГ споживають вироблену продукцію, однак її надлишки намагаються реалізувати на внутрішньому ринку. За середніми цінами реалізованої продукції вони навіть мають перевагу над підприємствами, наприклад, в середньому продають картоплю за 7069 грн/т, а плодів та ягідні культури – за 29222 грн/т (підприємства 4250 грн/т та 19372 грн/т відповідно).

Особисті селянські господарства не орієнтують свою діяльність на максимізацію прибутків, тому вони не виснажують ґрунти значною мірою. 90% господарств використовують органічні добрива, 72,5% – мінеральні, 54% проводять сівозміну. Тобто селянські господарства мають важливе значення у забезпеченні продовольчої безпеки регіону, однак існують проблеми із урожайністю, якістю виробленої продукції та її зберіганням.

Доцільно на сьогоднішній день розробляти нові підходи для суспільно-географічної характеристики діяльності агровиробників, зокрема приділяючи більшу увагу соціальним та екологічним аспектам ефективного аграрного землекористування.

При аналізі функціонування ринку землі в Київській області виявлено, що існує значна різниця у середніх цінах на землю у розрізі адміністративних районів: якщо у Бучанському районі – 463 тис. грн/га, то у Білоцерківському – 39 тис. грн/га. Важлива особливість полягає у тому, що високою є ціна на землю в регіонах, наближених до столиці. Стає очевидним те, що суспільно-економічні фактори відіграють ключову роль у становленні ціни на землю в Київській області. Аналіз цін земельних ділянок за їх площею та цільовим призначенням дає змогу зрозуміти, що важливе значення при ціноутворенні відіграють співвідношення попиту та пропозиції. Так, ділянки для ведення товарного сільськогосподарського виробництва площею 1-2 га мають середню ціну 118 тис. грн, а площею 2-4 га – 77 тис. грн, і це пов'язано з тим, що є більша кількість пропозицій купівлі ділянок з великими площами.

У Київській області існують екологічні загрози, які можуть призвести до невідвортної деградації ґрунтів. Ступінь розораності сільськогосподарських угідь є дуже високим. Так, у Володарській селищній громаді показник становить 92%, Ставищенській селищній – 91,4%, Сквирській міській – 90,7%. Сільськогосподарські підприємства віддають перевагу мінеральним добривам, у 2011 р. внесено 78 кг/га, у 2020 р. – 134 кг/га. Органічні добрива вносяться у малій кількості, при нормі у 10,7 т/га реальний показник у 2020 р. склав 1,8 т/га.

Важливо розробити оптимальну стратегію екологобезпечного землекористування. На рівні регіону необхідно створити механізм для управління екологічною складовою землекористування, який систематизував би організаційні, правові та економічні методи управління земельними ресурсами. Органи місцевого самоврядування мають реалізовувати повноваження щодо сприяння сталого розвитку у сфері землекористування. На господарському рівні важливо здійснювати заходи з інтенсифікації виробничого процесу. Налагоджена співпраця на всіх організаційних рівнях дозволить на тривалу перспективу забезпечити екологічно збалансоване використання земельних ресурсів у регіоні.

Сільськогосподарські підприємства Київської області з кожним роком витрачають все більше коштів на виробництво продукції, нехтуючи діяльністю, спрямованою на зниження витрат. У 2016 р. виробничі витрати склали 15,8 млрд. грн, у 2020 р. – 20 млрд. грн, що призводить до підвищення собівартості продукції. В умовах ринкової економіки вони мають змогу використати фінансові та інші ресурси, які дозволять підвищити ефективність діяльності за

рахунок дієвої організації виробничого процесу та інтенсивного використання земель.

Аграрне землекористування відграє ключову роль у соціально-економічному розвитку сільських територій Київської області. Нажаль, існує тенденція до зменшення кількості працівників у сільському господарстві регіону, спостерігається недостатня мотивація праці в агровиробництві. У 2011 р. в агровиробництві були зайняті 45,9 тис. робітників, у 2020 р. – 34,3 тис. Тому завданням підприємств є створення моделі управління персоналом, яка передбачатиме розширення змісту та обсягу праці для ефективного виробництва та мотивації працівників, що в подальшому призведе і до підвищення заробітних плат, і до збільшення прибутків для агровиробників.

Важливим напрямом земельної реформи є передача сільськогосподарських земель у комунальну власність громад. Так, у 2020-2021 рр. ОТГ отримали 38,6 тис. га сільськогосподарських земель. Найбільші площі припали на Яготинську міську (7142 га), Поліську селищну (3561 га) та Згурівську селищну (3281 га) громади. 11 ОТГ не отримали землі у власність, здебільшого ті, що розташовані поряд із столицею. У більшості громад частка переданих угідь не перевищує 1% від їх загальної площі. Однак місцеві органи влади на Київщині не можуть реалізувати право вільно розпоряджатись земельними ділянками через те, що значна їх кількість перебуває у довгостроковій оренді. Задля підвищення доходів у місцеві бюджети та створення конкурентного середовища важливо створити механізм перегляду розміру орендної плати за діючими договорами оренди землі.

Ринок земель сільськогосподарського призначення в Україні слабо регулюється. Зважаючи на досвід провідних європейських держав, необхідно створити децентралізований державний механізм регулювання ринку земель, завданням якого буде підтримка еталонних агровиробників – сімейних фермерських господарств. Відповідний орган, який проводитиме діяльність в межах Київщини, зможе досягати цілей такого регулювання, виходячи з особливостей розвитку аграрного землекористування регіону.

Нині всі учасники земельних відносин у Київській області повинні працювати на спільне благо – забезпечити продовольчу безпеку нашої держави та запобігти голоду в інших країнах. В умовах воєнного стану регіон має велику відповідальність щодо реалізації даних цілей.

Князева Валерія Давидівна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н, доцент Володимир Пасько
Рецензент: к.г.н, асистент Вікторія Запотоцька

ПЛАНУВАЛЬНА СТРУКТУРА МІСТА ВІННИЦЯ

Планувальна структура міста відображає взаєморозміщення основних функціональних зон, особливості їх внутрішньої структури, а також систему зв'язків між ними. Вона визначає перспективну структуру вулично-дорожньої мережі, міську морфологію й закріплюється у містобудівній документації (зокрема, в генеральному плані міста). Дослідження планувальної структури міста є ключем до покращення якості міського середовища, його доступності та зв'язності. Ці чинники значно впливають на відчуття комфорту у міських жителів та здатні перетворити місто на «магніт», що приваблює існуючих та потенційних мешканців.

Вінниця – середнє за розмірами місто, чисельність населення якого становить понад 370 тисяч осіб. Воно є не тільки обласним центром Вінницької області загалом, а й міжрегіональним центром Подільського району України. Планувальна структура Вінниці визначає, насамперед, внутрішній характер міського простору. Однак, враховуючи адміністративний статус та тенденцію до подальшого зростання міста, сучасний розвиток містобудівної системи Вінниці значно впливає і на територію всієї Вінницької громади. Тому дослідження просторового розвитку Вінниці та пошук найоптимальніших шляхів його покращення призведе до зростання якості міського простору та життя населення не тільки самого міста, а й прилеглих населених пунктів.

Об'єктом дослідження є місто Вінниця, а предметом – його планувальна структура. Мета дослідження полягає у комплексному аналізі планувальної структури міста Вінниці та пошуку перспектив її вдосконалення.

Місто сформувалося на правому та лівому берегах Південного Бугу. У просторовому плані Вінниця розділена річкою Південний Буг та залізницею з півночі на південь на три частини й поділяється на три планувальних райони: західний (правобережний), центральний, східний (лівобережні).

Західний планувальний район характеризується переважанням житлової багатоквартирної та громадської забудови (мікрорайони Центр, Вишенька та Поділля) та зелених зон (парки Дружби народів, Центральний міський парк ім. Леонтовича, парк імені лікаря О.І. Ющенка, лісопарк, а також значні за площею території, вкриті лісом). У правобережному планувальному районі розміщені дві зони садибної житлової забудови, що приурочені до таких місцевостей Вінниці, як П'ятничани, Корея, Слов'янка (центральна та північна частини міста), а також до мікрорайонів Пирогово на південному заході та Сабарів на південному сході міста. Загалом цей планувальний район є найбільш багатofункціональним та густонаселеним, а також має значний рекреаційний потенціал завдяки великій кількості зелених насаджень, виходу до набережної Південного Бугу та історичній забудові центру.

У центральному планувальному районі можна виділити три переважаючі функціональні зони: зона житлово-громадської забудови та індустріальна зона (місцевість Замостя) й зона садибної житлової забудови (місцевість Старе місто). Центральний планувальний район обмежений Південний Бугом із заходу, що підвищує його рекреаційний потенціал, та залізницею на сході, що виступає бар'єром у планувальній структурі міста.

Функціонально-планувальна структура східного планувального району є найменш різноманітною. Вона характеризується домінуванням промислової зони (мікрорайон Тяжилів) та садибної житлової забудови (Тяжилів та передмістя Вінницькі хутори). Перспективні рішення генерального плану міста Вінниця пов'язані з формуванням у східному планувальному районі зони громадського центру та рекреаційної зони.

Отже, функціонально-планувальну структуру Вінниці формують, насамперед, зони житлової забудови: багатоквартирної у центрі та на заході міста та садибної на південному та північному сході, а також на південному та північному заході. У центрі зосереджено громадську забудову. Значна за розмірами промислова зона сформувалась у північно-східній частині Вінниці. Рекреаційні території навколо міських акваторій та значні зелені насадження навколо міста створюють єдиний зелений каркас.

У цілому Вінниця має компактну планувальну структуру (яка, однак, змінюється внаслідок розширення меж міста відповідно до затвердженого генерального плану).

У рамках дослідження було проведено опитування жителів різних районів міста щодо доступності міського середовища міста Вінниці. Було опитано 49 мешканців у віці від 16 до 60 років. На запитання стосовно зручності діставання до інших районів 81,4 % опитуваних відповіли ствердно, решта зазначили, що не зручно або зручно не до усіх. Транспортна мережа Вінниці задовольняє 97,7% респондентів, натомість третина з них не задоволена велоінфраструктурою та кількістю паркінгів. Улюбленими районами для прогулянок та відпочинку опитувані визначили центр міста, парк ім. Леонтовича (центр західного планувального району) та Вишеньку (житловий мікрорайон багатоквартирної забудови на західній околиці міста). Найменш привабливими та комфортними для респондентів є мікрорайони Тяжилів (північно-східна частина Вінниці), Старе місто (південь міста) та Малі Хутори (південний схід м. Вінниця). Отже, найпривабливіші для вінничан території міста знаходяться у західному планувальному районі та приурочені переважно до центру міста або добре з ним зв'язані. У свою чергу, незатишними є напівпериферійні та периферійні території поблизу залізниці з переважно садибною забудовою. Системою міських зелених насаджень респонденти задоволені.

Тож поруч з сильними сторонами планувальної структури Вінниці є й певні проблеми, які потребують подальшого вирішення. Збільшення території міста Вінниця та подальша забудова околиць призводить до необхідності збільшення довжини транспортної інфраструктури. Однак, зв'язність периферійних районів з міським центром все ще залишає бажати кращого. Зростання площі міста разом із наявними бар'єрними елементами (річка,

залізниця, браунфілди) також призводить до нерівномірності розвитку соціально-побутової мережі.

На основі суспільно-географічного аналізу та проведеного опитування було визначено пріоритетні завдання для покращення міської планувальної структури. Насамперед, Вінниця потребує документального закріплення чітких меж урбанізованих територій, що полегшить питання управління та стратегічного й просторового планування. Враховуючи природні умови та наявні ресурси міста, варто визначити пріоритетним вектором розвитку саме північний напрямок. Недоліком планувальної структури м. Вінниця є формування ізольованих депресивних районів (таких, як Тяжилів на північному сході). Вирішити цю проблему можна завдяки формуванню мережі громадських субцентрів в інших районах міста, окрім центрального. Це забезпечить мікрорайони якісними соціально-побутовими послугами та дасть можливість створити модель Вінниці як міста коротких відстаней. Вказаний ефект необхідно підсилити за рахунок нівелювання бар'єрних елементів. З метою вирішення зазначених проблем необхідно здійснити такі заходи, як очищення та інтегрування річки Південний Буг та її приток Вінничка, П'ятничанка, Тяжилівка й Вишенька у міських простір Вінниці, прокладання нових регулярних маршрутів у віддалені райони міста, ревіталізація браунфілдів (винесення підприємств за межі міста та перетворення колишніх промислових територій на громадські та рекреаційні).

Отже, завдяки проведеному опитуванню та аналізу планувальної системи міста Вінниці, можна зробити висновки, що більшість вінничан, в цілому, задоволені планувально-функціональною структурою, що позитивно впливає на якість життя населення. Однак, структуру Вінниці не можна назвати повністю збалансованою та гармонійною, адже здебільшого, активно розвивається лише його центральна та західна частини. Натомість східна потребує значно більше уваги та трансформацій, адже саме ця частина асоціюється у опитаних з чимось некомфортним та незручним, таким, де не хочеться перебувати. Тому планувальна структура міста Вінниця потребує вдосконалення та прийняття науково-обґрунтованих рішень із залученням фахівців-урбаністів.

Ковтун Артем Сергійович,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Вікторія Глибовець
Рецензент: д.е.н., професор Юлія Хвесик

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ НАСЛІДКІВ ВІЙСЬКОВИХ ДІЙ В МІСТІ ЧЕРНІГОВІ

Внаслідок воєнного вторгнення Росії в Україну Чернігів став одним з найбільш постраждалих міст України. З початку війни російські війська підступили до міста і, не маючи можливості його захопити, почали масований обстріл його цивільної інфраструктури авіацією та артилерією. За інформацією,

оприлюдненою міським головою, Чернігів зруйновано на 70%. Оскільки станом на сьогодні складно говорити про достовірність статистики постраждалих цивільних людей та об'єктів міської інфраструктури, актуальним є здійснення польового дослідження для збору таких даних з метою подальшого їх аналізу та використання. Оцінка реального ступеню отриманих збитків дозволить виділити адекватний обсяг ресурсів, необхідний для ліквідації наслідків бойових дій у Чернігові.

Об'єктом дослідження є місто Чернігів. Предмет дослідження – наслідки військових дій в місті Чернігові.

В основу дослідження покладено метод опитування як одне з основних первинних джерел інформації. Зокрема, було складено анкету, яка структурно включає 25 запитань. П'ять з них мають загальний характер (базова інформація про респондента), інші 20 – спрямовані на встановлення ступеня фізичних ушкоджень і матеріальних збитків, яких зазнав респондент чи його родичі/знайомі, а також їх міграційної поведінки, ставлення до дій місцевої адміністрації, країни-агресора та потенційної компенсації втрат різного характеру грошима. В рамках дослідження шляхом розповсюдження Google-форм проведено анкетування 240 жителів міста Чернігова.

У статевій структурі опитуваних переважають жінки – 62,5%. Переважаючою віковою категорією респондентів є чернігівці віком від 18 до 45 років (75%). Опитувані в більшості мають вищу освіту (75%), решта 25% – середню чи фахову передвищу освіту. Близько половини респондентів є одруженими/заміжніми, половина має дітей. Анкетування показало, що до початку воєнного вторгнення Росії 40% респондентів працювали у державному секторі, 42,5% – у приватному, 15% є пенсіонерами.

На момент повномасштабного вторгнення Російської Федерації в Україну 82,5% респондентів проживали на території міста Чернігова. З них 72,5% виїхали за межі міста після початку війни. Така міграційна поведінка пояснюється, насамперед, невдалим стратегічним положенням Чернігова, а саме близькістю до кордону з Білоруссю – головним союзником Росії в організації воєнного нападу на Україну та кордону безпосередньо з країною-агресором Росією. Таким чином, Чернігівщина з перших днів війни стала місцем наземних боїв та повітряних бомбардувань, що змусило жителів Чернігова, як і багатьох інших населених пунктів області, покинути свої домівки.

Половина респондентів вказали, що принаймні один член їхньої родини з моменту початку війни вступив до лав територіальної оборони або ЗСУ.

Опитувані чернігівці на момент повномасштабного вторгнення мали житло як у центральних районах міста (42,5%), так і в напівпериферійних районах Чернігова та в зоні міських околиць (57,5%). Незалежно від територіального розташування житла опитуваних, 37,5% з них повідомили, що їх житло було пошкоджено або зруйновано під час війни. Так, околиці міста потерпали від щільного артилерійського вогню, натомість центр Чернігова став осередком авіанальотів. На запитання «Чи було пошкоджено або зруйновано житло Ваших родичів, друзів чи сусідів, які проживають у місті, під час війни?»

92,5% респондентів відповіли ствердно, що свідчить про величезні масштаби військового урбіциду.

Рівно половина всіх респондентів стали свідками знищення російськими військами житлового фонду та об'єктів інфраструктури міста Чернігова, зокрема житлових будинків, лікарень, шкіл, готелів, стадіонів тощо. Проте військові дії несуть в собі не лише руйнування міст, знищення житлового фонду та інфраструктури, вони несуть із собою найстрашніше – смерті людей та сотні поранених як серед військових, так і серед цивільних.

Згідно з результатами опитування встановлено, що 7,5% опитаних мешканців Чернігова зазнали фізичних пошкоджень. При цьому 55% усіх респондентів зазначили, що мають серед своїх рідних, друзів чи сусідів, які мешкають у місті, тих, хто отримав поранення чи фізичні ушкодження. 52,5% респондентів мають серед своїх повнолітніх знайомих тих, хто був убитий окупантами за час воєнних дій. При цьому 12,5% респондентів знають про випадок смерті дітей серед сімей родичів, друзів чи сусідів.

Опитані чернігівці не мають жодних сумнівів, що винуватцями людських жертв та руйнувань їхнього міста є військові Російської Федерації. Абсолютно всі респонденти вважають, що країна-агресор має компенсувати кошти на відновлення зруйнованих будинків, споруд та об'єктів міської інфраструктури Чернігова. При цьому важливо зазначити, що 92,5% опитаних вважає, що відшкодувати втрати міста Чернігова, зокрема людські жертви, зруйновані будинки та споруди, порушену психіку населення, грошима неможливо.

Окремо слід зазначити, що 97,5% респондентів задоволені роботою чернігівської адміністрації під час війни, оскільки всі сили були кинуті на підготовку міста до оборони, забезпечення громадського порядку та безпеки цивільного населення, контроль правового режиму воєнного стану та забезпечення життєдіяльності міста навіть в умовах оточення російськими військами.

З моменту початку війни Чернігів залишило тисячі людей, у тому числі й частина респондентів. Зараз в місті відносно безпечно, але загроза все ж таки зберігається. Проте після закінчення війни 93% респондентів, які залишили місто, мають намір повернутися до Чернігова для постійного проживання.

Висновки. Отже, суспільно-географічний аналіз та проведене опитування в контексті даного дослідження дозволяє зробити певні висновки щодо наслідків військових дій в місті Чернігові. Політико-географічне та стратегічне положення Чернігова виявилось несприятливим в контексті воєнного вторгнення Російської Федерації. Близькість до кордонів з країнами-агресорами відкрила можливість як для повітряних атак, так і для наземних наступів. У зв'язку з цим, як показує опитування, відбувся значний відтік населення з міста.

Чернігів став жертвою не тільки воєнної еміграції, але й цілеспрямованого військового урбіциду, в наслідок якого постраждали і центральні райони, і, особливо, міські околиці. Половина всіх респондентів стала свідком знищення російськими військами житлового фонду та об'єктів критичної інфраструктури міста. Власне житло понад третини опитуваних пошкоджене або повністю зруйноване. Такі дані вказують на те, що місцева влада із залученням

відповідних організацій повинна провести ретельний аудит збитків. Результати такого аудиту мають лягти в основу цільових програм, містобудівної документації, стратегічних планів та розпоряджень стосовно виділення коштів з державного бюджету для здійснення першочергових кроків з ліквідації наслідків військових дій.

Більше половини респондентів мають родичів чи знайомих, які отримали поранення протягом війни, також повнолітніх знайомих, які були убиті окупантами за час воєнних дій. Опитуваним відомі випадки дитячих смертей серед сімей родичів, друзів чи сусідів.

Чернігівці впевнені, що Російська Федерація повністю винна у руйнуваннях, яких зазнало місто та повинна повністю їх відшкодувати. Однак, в повній мірі масштаби воєнних злочинів Росії та збитки від них неможливо компенсувати грошима.

Навіть попри поступове повернення Чернігова до мирного життя, факт його сусідства з Росією та Білоруссю залишається незмінним. Це може стати перешкодою для повернення жителів, які виїхали звідси з початком війни. Тому вже зараз місцева влада ініціює запровадження у Чернігові спеціального податкового режиму, який дозволить місту конкурувати на ринку праці та виборювати своє повоєнне майбутнє.

Мамедова Земфіра Вугарівна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Анатолій Мельничук
Рецензент: д.г.н., професор Сергій Запотоцький

ПАМ'ЯТЬ МІСЦЯ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ МІСТА КИЇВ

Дослідження пам'яті у містах нерозривно пов'язане з поняттям «місце», адже саме сукупність «місць» формує міський геопростір. Місця є безмасштабними, однак територіально детермінованими; вони мають свої функції, взаємозв'язки та несуть символічний зміст. Місця пам'яті – це ті з місць, де кристалізується колективна пам'ять соціальних груп міста. Саме вони зазвичай створюють місцеву ідентичність. Однак, не самі лише місця пам'яті, але й будь-які інші місця, є носіями історико-культурної інформації про територію. Так, пам'ять місць, які формують місто чи окремий його район, мікрорайон, в незалежності від того чи є вони «місцями пам'яті», заслуговує детального вивчення для того, щоб зрозуміти чи потрібно зберегти цю пам'ять та «вплести» її у канву міського простору, чи, навпаки, перегорнути цю сторінку історії.

Об'єктами дослідження є ділянка «Поштова площа» в історичному ядрі столиці та публічний простір і прилегла територія мікрорайону Теремки-ІІ. Предметом дослідження є пам'ять місць, зокрема пам'ять у міському середовищі вищезазначених кейсів.

Суспільно-географічний та ретроспективний аналіз ділянки «Поштова площа» показують, що багатовікова історія ділянки сприяла утворенню тут

чисельних місць пам'яті, що представлені переважно у вигляді архітектурних споруд, меморіальних дошок та міфів, що існують у наративі та колективній уяві. Досліджувана ділянка є багатофункціональною. В її межах представлені наступні функції: житлова, комерційна, рекреаційна, фінансова, адміністративна, представницька, транспортна, історико-культурна. Проблеми збереження пам'яті кейсу «Поштова площа» пов'язані з конфліктом між бізнесом та пам'яттю. Мислення „простором” та бажання його опанувати і перетворювати починає переважати над пошануванням „місць”, що є носіями історичного минулого. Ще одною актуальною проблемою даного кейсу є недостатнє використання функціонального потенціалу цінних історико-культурних об'єктів – потенційних місць пам'яті.

На значне вікове та структурне різноманіття даної території варто опиратися і при розробці рекомендацій щодо збереження та відновлення її пам'яті. Подальші перспективи розвитку досліджуваної території можуть бути пов'язані з:

- розміщенням читального залу або бібліотеки-коворкінгу, сучасного інтерактивного музею історії промислового Подолу «ім. Лазаря Бродського», представництв, філій наукових установ у будівлі колишнього елеватора;
- створенням інтерактивного пам'ятника поштарю з диліжансом і кіньми в межах рекреаційної зони Поштової площі на знак діяльності, що провадилася тут у ХІХ столітті;
- використання люків та тротуарних плиток для увіковічнення історичної пам'яті Подолу;
- повернення новим житловим кварталам «затишку» і "соціальної функції" (зближення людей, функції добросусідства і зв'язку поколінь).

У межах території публічного простору і прилеглої території мікрорайону Теремки-ІІ пам'ять не напластовувалася, а зазнала поляризації. З південно-західного берегу теремківських озер сформувалася зона радянської житлової забудови з низьким рівнем комерціалізації, мешканці якої є вихідцями з колишньої приміської зони Києва. По інший берег озер – сучасні житлові висококомерціалізовані комплекси, які привносять відповідний спосіб життя (відвідування дорогих спортивних клубів, кав'ярень, спеціалізованих приватних освітніх закладів). Таким чином, для ділянки характерними є значні відмінності у житловій забудові, рівні комерціалізації, вартості надання послуг та, як наслідок, сегрегація пам'яті. Єдиним простором спільної пам'яті та безбар'єрного використання є парк Теремки, зі сквером та культовими спорудами.

Проблематика пам'яті «спальних» районів, зокрема мікрорайону Теремки-ІІ та прилеглого публічного простору, полягає у тому, що ділянка є гетерогенною і складається з двох субділянок – носіїв різної пам'яті.

У 2021 році через численні звернення мешканців столиці було прийняте рішення про демонтаж єдиного місця пам'яті на ділянці – пам'ятного знаку на честь дружби Києва та Москви, який знаходився у сквері по вулиці Маршала Якубовського, 8. Для того, щоб визначити, який подальший напрям розвитку даного місця є найбільш бажаним, було проведено опитування відвідувачів

території та мешканців мікрорайону. Переважна більшість респондентів відповіли, що для них найоптимальнішим варіантом стало б встановлення нового монумента, який був би присвячений іншому місту побратиму, а саме м. Варшава (84%). Отже, більшість відвідувачів досліджуваної ділянки прагнуть творити нову пам'ять шляхом встановлення нового пам'ятника при цьому зберігши і стару (не змінювати назву «Сквер споріднених міст»).

Важливим об'єктом, що має потужну інтегруючу функцію в рамках ділянки, є теремківські озера. Вирішення питання благоустрою набережної та формування спільної пам'яті повинні базуватися на активній участі місцевих мешканців (головних акторів) у розробці та реалізації проєктів. Для символізації простору та посиленню відчуття ідентичності у мешканців на облаштованих берегах можна встановити бронзові фігури, що символізували б жителів мікрорайону та їх повсякденні практики.

До початку активної розбудови ЖК «Ліко-Град 2» початку 2000-х років, на цьому місці тривалий час знаходився значний за площею яблуневий сад. Для того щоб відродити майже забуту пам'ять у сквері або поблизу церкви святих мучеників Бориса та Гліба й Свято-Преображенського собору на вільних від забудови територіях, можна висадити яблуні. Зробити цей проєкт не тільки символічним, але й функціональним, допоможе встановлення у саду магазинчику або МАФу з умовною назвою «Яблуневий сад», де продавалися б різні види яблучного варення, джему, конфітюру, натуральні яблучні соки, сидр тощо.

Висновки. Досліджувані кейси є різними за історією становлення, функціями та морфологією. В силу багатовікової історії формування території, кількість «пластів» пам'яті на ділянці «Поштова площа» значно переважає над кількістю часових пластів території іншого кейсу. Специфіка накопичення пам'яті у «спальному» районі значно відрізняється від пам'яті історичного ядра.

Ділянка в історичному ядрі столиці має дуже широкий потенціал для символізації простору. Нові пам'ятки, пам'ятники, меморіальні дошки, інформаційні QR-коди, історичні інсталяції, музеєфікація, проведення екскурсій, відродження забутих урбанонімів, використання люків, будівель, вуличних меблів та тротуарної плитки як простору для увіковічнення міської пам'яті будуть однаково доречними для Поштової площі та прилеглої території.

У свою чергу, доволі коротка історія освоєння (з 1970-х років) ділянки у спальному районі столиці та надання переваги житловій функції спричинили ситуацію, коли територія має небагату історію та, відповідно, меншу кількість шляхів подальшого розвитку. Порівняно з ділянкою «Поштова площа», на ділянці «Теремки-ІІ» відсутні цінні історико-культурні об'єкти та маркери пам'яті. Це не означає відсутність пам'яті у місць, що формують дану територію. Однак, це обмежує маневри для символізації простору та ставить питання не стільки про збереження, скільки про відродження забутої та формування нової, спільної пам'яті.

У контексті розвитку міста Києва варто враховувати специфічні особливості структури і пам'яті простору як історичного ядра, так і спальних районів. Стародавнє середмістя завдяки наявному історичному багатству здатне

стати репрезентантом локальної, столичної та національної пам'яті, а також символізувати простір, орієнтуючись в тому числі й на туристів. Пам'ять спальних районів в першу чергу повинна формуватися місцевими мешканцями в їх інтересах, шляхом спільних проектів та ініціатив.

Москаленко Дар'я Сергіївна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: д.г.н., професор Костянтин Мезенцев
Рецензент: к.г.н. Олексій Гнатюк

РЕГЕНЕРАЦІЯ ТЕРИТОРІЇ РОЗДІЛЕНОГО МІСТА ТА РОЗВИТОК ПОСТКОНФЛІКТНОГО ТУРИЗМУ – КЕЙС МІСТА МОСТАР

Постконфліктна територія – це частина простору, яка постраждала унаслідок конфліктів, як правило збройних, і має проблеми з відновленням економічного, соціального та екологічного секторів. Специфічним результатом конфліктів можна вважати формування розділених міст – просторів, які, як правило, поділені на декілька частин фізичними або геополітичними кордонами і мають сформовані в своїх межах групи населення, які здебільшого негативно ставляться одне до одного.

Об'єктом даного дослідження є розділені міста, предметом – підходи до регенерації території міста Мостар, зокрема за рахунок розвитку постконфліктного туризму.

Метою дослідження є аналіз та узагальнення поняття і типізації розділених міст, підходів до регенерації їх території у постконфліктний період, а також оцінка потенціалу постконфліктного туризму для відновлення міста Мостар.

Розділені міста на сучасній карті світу сформувалися під впливом різних чинників. Більшість з них можна об'єднати і узагальнити одним: політичний конфлікт. А вже політичні конфлікти у собі приховували різні причини: етнічні, релігійні, суто політичні.

Типізація розділених міст здійснюється за різними ознаками. По-перше, виділяють різні типи розділених міст за чинником їх утворення: у зв'язку з політичним конфліктом (з етнічним, релігійним або ж суто політичним підґрунтям) або історичними особливостями розвитку території. По-друге, розділені міста типізують в залежності від наявності реального фізичного бар'єру. По-третє, можна виділяти типи міст в залежності від їх приналежності до різних країн (розділені міста, що розміщені в межах однієї держави, та міста, що розділені державним кордоном і займають території декількох держав). У залежності від визначеної причини утворення розділеного міста, наявності кордону в ньому (у тому числі проходження його територією кордону між двома державами) та ступеня комунікації між частинами застосовуються різні підходи до регенерації такого роду постконфліктної території.

Регенерація міста – це процес, що має на меті забезпечення стійкого розвитку міста і, в залежності від контексту та поставлених цілей, передбачає

використання різноманітних засобів та підходів. Регенерація (відновлення) розділених міст, зокрема тих, що є постконфліктними територіями, передбачає передусім глибокий аналіз контексту, у якому розвивалося місто, обов'язкове врахування думок зацікавлених сторін та комунікація між ними в ході реалізації проєктів, застосування м'яких методів для здійснення регенерації.

Туризм є м'яким методом, що сприяє регенерації постраждалих територій, оскільки передбачає мінімальне залучення владних структур, і спрямований на комплексне відновлення територій, застосовуючи економічно, соціально та екологічно спрямовані інструменти. Завдяки своїм особливостям, можливості засобів туризму є доцільним методом для відновлення розділених міст, зокрема через фокусування на існуючій проблемі світової спільноти і неможливості її подальшого ігнорування.

Місто Мостар є центром кантону Герцеговина-Неретва у Боснії і Герцеговині і вважається неформальним центром Герцеговини. Місто було одним з головних центрів і істотно постраждало внаслідок Боснійської війни 1992-1995 років, а руйнування Старого мосту через річку Неретва, фактично, стало символом цієї війни. До цих кривавих подій місто приблизно порівну населяли представники усіх трьох етнічних груп Боснії та Герцеговини: сербів, хорватів та босняків. Утім, наслідок війни, де воювали всі проти всіх, й масових етнічних чисток, суттєво змінився етнічний склад міста. На сьогодні спостерігається майже рівна кількість хорватів і босняків, а частка сербів є незначною.

Як розділене місто, Мостар є дуже цікавим об'єктом дослідження. Річка Неретва ділить місто на західну частину, де проживають католики-хорвати, і східну частину, де проживають мусульмани-босняки. Окрім річки, ці дві частини міста фізично ніщо не розділяє, отже не створюються інші можливі бар'єри для комунікації між ними. Однак, містяни майже не комунікують між собою, відчувається неприязнь однієї групи до іншої. Таким чином, етнічно-релігійний конфлікт може розділити місто, що розташоване та території однієї держави, без застосування очевидного фізичного бар'єру.

Для регенерації Мостара було реалізовано декілька проєктів, що мали на меті, передусім, налагодити комунікацію між окремими частинами міста або ж групами містян. Такими проєктами стали відновлення Старого мосту через річку Неретва та реконструкція площі Іспанії. Реалізація проєктів відбувалася не лише за рахунок місцевих бюджетів, а й із залученням коштів ЮНЕСКО та Світового банку.

Для дослідження атрактивності міста було обрано метод скринінгу соціальних мереж. Вибірка складала 300 публікацій в соціальній мережі Instagram, що мали відмітку розташування «Mostar, Bosnia & Herzegovina». Результати проведеного аналізу свідчать, що 85% публікацій відображають туристичний потенціал міста, 15% складають зображення обличчя без контексту з містом, рекламні плакати, інфографіку тощо. Зображення Старого мосту серед досліджуваних фото зустрічалося 165 разів і складає 55% від загальної кількості. На наступному місці розташувалися зображення природних ландшафтів міста (річки, гір тощо), що становить 18% від загальної кількості світлин. На 25 фото

з 300 зображено міські пейзажі: будівлі, загальний вид на місто, цікаві урбаністичні рішення тощо. Також цікаво, що 4% зображень складають культові споруди (церкви, мечеті).

Дослідження показало, що місто має значний потенціал для створення і реалізації проєктів з його регенерації, пов'язаних із розвитком туризму. Можливі декілька напрямків туристичного розвитку міста для його подальшої регенерації. По-перше, фокусування уваги на місцях пам'яті і створення стійких візуальних образів, що сприятимуть зменшенню напруги між різними групами населення. Як приклад, розроблення комплексу муралів із патріотичною тематикою, близькою для кожного містянина, що стане ще однією з візитівок міста. По-друге, залучення містян до реалізації спільних ініціатив, що сприяло як покращенню міського середовища, так і туристичного обличчя міста. Смарагдова вода річки Неретва користується популярністю серед туристів, які приїжджають до Мостара. Наприклад, спільне прибирання берегів цієї річки, яка, простягаючись через усе місто, може стати своєрідним мостом між двома народами.

Отже, проєкти регенерації міської території Мостара мають на меті об'єднання міста, розділеного мостом, проте змінювати відношення і пропагувати об'єднання треба передусім через зміни у взаємному сприйнятті мешканців. Місто Мостар має не дуже диверсифіковану економіку, а туризм є однією з найголовніших статей поповнення його бюджету. Розробка туристичної стратегії, яка б враховувала реалізацію проєктів з регенерації міста, могла б сприяти не тільки економічному зростанню міста, а й вирішенню існуючого тривалий час конфлікту.

Пісоцька Катерина Сергіївна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Наталія Провотар
Рецензент: к.г.н., асистент Олексій Гнатюк

ТРАНСФОРМАЦІЇ НАБЕРЕЖНОЇ ЯК МІСЬКОГО ПУБЛІЧНОГО ПРОСТОРУ – КЕЙС ВІННИЦІ

Набережні річок є унікальними публічними просторами, які за минуле століття зазнали відчутного занепаду в українських містах, а тема відновлення малих річок взагалі тривалий час перебувала поза фокусом уваги міської влади та дослідників. Нині реновація набережних є глобальним процесом, а реінтеграція малих річок в міське середовище робить міста більш сталими до викликів. Для Вінниці тема реновації набережної Південного Бугу є особливо актуальною з огляду на потребу об'єднання двох частин міста на різних берегах з метою надання поштовху лівому берегу до розвитку, а покращення стану малих річок створить умови для розширення блакитно-зеленої мережі міста.

Об'єктом представленого дослідження є набережні як публічні простори у місті Вінниця, а предметом – просторово-часові аспекти функціонування

набережних річок та їх трансформації. Мета дослідження полягає у тому, щоб здійснити суспільно-географічне дослідження набережної Південного Бугу та малих річок Вінниці в контексті необхідності реновації цих публічних просторів. Для досягнення мети та виконання визначених завдань в дослідженні використовувались порівняльно-географічний, порівняльно-історичний, картографічний методи, метод спостережень, експрес-опитування, метод глибинних інтерв'ю.

Набережні є перехідною територією між містом та його водоймою, особливим видом міського простору, який поєднує у собі природність та урбанізм. Набережні можуть розширювати межі історичного центру міста, виконувати рекреаційні функції, використовуватись як туристичні атракції. З бульварами, парками та скверами набережні створюють «зелені коридори» в місті. Для виконання всіх цих функцій набережна річки Південний Буг у Вінниці потребує регенерації, визначення шляхів покращення фізичних, соціально-економічних та екологічних умов. Набережна у Вінниці активно видозмінювалась, однак аналіз просторово-часових змін її використання підтвердив що рекреаційна функція використання простору навколо річки завжди була основною упродовж існування міста. У минулому прирічкова територія використовувалась як місце для розміщення підприємств, була зеленою зоною, слугувала місцем для прогулянок, масових зібрань та гулянь, рибальства, вигулу свійських тварин. Невід'ємною частиною розвитку й становлення Вінниці є малі річки. Це підтверджує те, що топоніми та гідроніми у сьогоденному місті тісно переплітаються між собою, малі річки однозначно мали потужний вплив на територіальну ідентичність та формували навколо себе окремі спільноти. Переважаючий тип використання земель навколо малих річок Вінниці був господарський.

Сучасний свій вигляд набережна Південного Бугу отримала ще у минулому столітті і лише у 2011 році частина дамби-набережної була реконструйована у набережну «Roshen» з найбільшим у Європі плавучим фонтаном. Сучасний стан усіх об'єктів, окрім відносно нової набережної «Roshen», характеризується зношеністю, необлаштованістю та занедбаністю. Набережна Південного Бугу, як публічний простір, погано освоєна, має безліч недоліків у використанні та комфортності. Проте, територія надзвичайно перспективна за рахунок того, що фактично є центром Вінниці, який об'єднує дві частини річки. Сучасний стан малих річок та їх прибережних територій у Вінниці можна оцінити як ще гірший. У місті нараховується 37 малих річок та струмків, однак жоден із них не облаштований належним чином і характеризується засміченістю, занедбаністю, забудовою берегів (захопленням прибережних ділянок).

Результатом аналізу даних анкетного опитування громади Вінниці щодо набережної Південного Бугу стали такі висновки: переважна частота відвідування набережної мешканцями міста коливається від кількох разів на місяць до кількох разів на півроку; прибережна територія, частіше всього, використовується як простір для прогулянок (з друзями, дітьми, сім'єю чи на самоті); головним чинником, що приваблює сюди людей є природа, вода; головними проблемами даної території є занедбаність, засміченість, погане

облаштування набережної; набережна сприймається позитивно, здебільшого викликає почуття радості та ностальгії; мешканці міста висловлюють побажання про створення тут зони для спілкування, пікніків та дитячих розваг; вінничани хочуть бачити тут більше ліхтарів, облаштовані доріжки для прогулянок, лавок, літній кінотеатр, зону барбекю та місця, де можна приймати сонячні ванни; набережна не відзначається своєю доступністю та безпечністю середовища. Отже, головним притягальним фактором на набережній для вінничан є природа, а відсутність машин та міського шуму, свіже повітря та зелена рослинність – головні її переваги.

За сім днів проведених спостережень (по годині в день) за діяльністю людей на набережній «Roshen» вдалось з'ясувати, що найчастіше люди бувають там з метою прогулянки з сім'єю/дітьми чи друзями. Рибальство також можна виділити як окремий вид розваг. Найбільша кількість відвідувачів була зафіксована у вечірній час сонячних теплих днів, найменша кількість осіб реєструвалась у ранкові години. Середня чисельність осіб за годину на набережній «Roshen» становила 220 осіб, при цьому територія може відвідуватись близько 2,5-3,5 тис. осіб щодня. Загалом, за результатами спостережень та опитувань було зроблено висновок, що даний публічний простір є доволі одноманітним і не пропонує людям варіативності, окрім прогулянки вздовж або сидіння на лавках. Ця частина набережної Південного Бугу не спонукає людей до активної взаємодії із міським простором навколо, радше перетворюючи відвідувачів на пасивних споглядачів річки. Головними недоліками реконструйованої набережної «Roshen» було виділено такі: відсутність адаптованих рішень захисту від спеки, прямих сонячних променів; використання плитки та бетону як основних матеріалів для облаштування; недостатнє різноманіття пропозиції активностей для відвідувачів; не продуманість альтернативних способів використання набережної для підтримки активностей відвідувачів у різні пори року; повна відсутність інклюзивних рішень; відсутність своєчасної комерціалізації публічного простору відповідно запитів відвідувачів; відсутність велоінфраструктури; відсутність облаштованих ділянок для виходу тварин. Опитування підтвердило, що найбільше вінничани хочуть мати публічний простір, де вони могли б проводити час та спілкуватись чи влаштовувати пікніки із друзями, сім'єю, дітьми. Люди бажають бачити саме природній простір, де багато зелені, дерев та іншої рослинності, місце, де можна сховатись від міста та побути на самоті, поринути у спогади чи весело провести час. 83% опитаних погодилися з твердженням, що набережна потребує оновлення. Проект реновації набережних територій міста повинен передбачати облаштування сучасних прогулянкових доріжок, які будуть забезпечені достатньою кількістю зон активності для дітей, підлітків, молоді, літніх людей, для різних компаній людей. Тут необхідно створити зелені газони, простори для пікніків чи барбекю, місця для риболовлі чи бігу тощо, подбати про захист від сонця, дощу, вітру та забезпечити можливість різноманітних активностей відвідувачів як у літню, так і зимову пори року.

Для розробки майбутніх проектів реновації набережних Вінниці критично важливо користуватись підходами універсального дизайну, що передбачає

створення зрозумілої навігації на місцевості, забезпечення якісного освітлення та камер спостереження для підвищення безпеки, створення зонінгу із різноманітними видами активності для різних категорій населення, встановлення ліфтів чи пандусів, мощення тактильної плитки. Реалізація декількох сучасних дитячих майданчиків у різних локаціях з різною тематикою теж є актуальною. Важливим є розчищення та облаштування занедбаних пляжів «Хімік», Спартак та Кумбари, створення інфраструктури для руху велосипедистів, виокремлення місць для облаштування спортивних майданчиків. Важливо об'єднати публічні простори набережної Південного Бугу та малих річок в єдину мережу за допомогою пішохідних доріжок, переходів та інших видів сполучень, оскільки це створить єдиний цілісний простір (блакитно-зелені коридори) для мешканців Вінниці.

В цілому, зроблено висновок про значний потенціал водних об'єктів різного масштабу для розширення мережі зелених публічних просторів Вінниці, який поки залишається невикористаним. Для респондентів було поставлене запитання про їхню готовність долучитися до обговорення питання реновації набережних міста змістовніше у реальному часі: про свою готовність заявила половина опитаних (52%), принципово відмовилось 11%. Загалом, такі результати доволі позитивні, адже половина опитаних готові до обговорення проблеми, вирішення якої потребує взаємодії влади, представників бізнесу і громади. Позитивним є те, що комунальне підприємство Вінниці «Агенція просторового розвитку» вже працює над проектом реновації набережної Південного Бугу, розробляючи плани та стратегію втілення даної ідеї в рамках Концепції інтегрованого розвитку міста Вінниці – 2030. Натомість, КП «Інститут розвитку міст» активно займається проектом реінтеграції малих річок.

Побережна Анастасія Дмитрівна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: д.е.н., професор Юлія Хвесик
Рецензент: к.г.н., доцент Вікторія Глибовець

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗЕЛЕНОЇ ЕКОНОМІКИ ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ КИЄВА

Розвиток міста Києва нерозривно пов'язаний з розвитком його приміської зони. Разом вони формують єдиний урбаністичний організм, а тому зміни (як позитивні, так і негативні) в столиці формують помітний агломераційний ефект на приміську зону та навпаки. Впровадження принципів «зеленої» економіки у столичному передмісті сприятиме покращенню екологічного стану, інфраструктури та добробуту населення в усій агломерації, а також створить нові місця прикладання праці поза межами перенаселеного Києва. Тому метою дослідження визначено аналіз перспектив розвитку зеленої економіки приміської зони Києва в контексті післявоєнної відбудови, яка чекає на

приміську зону столиці. Об'єктом дослідження є приміська зона Києва, предметом – особливості розвитку зеленої економіки у приміській зоні столиці.

Відповідно до чинного законодавства України, приміська зона – це територія, що забезпечує просторовий та соціально-економічний розвиток міста. Фактично, вона є зоною впливу міста на прилеглі території і населені пункти, що утворюють єдине ціле у функціонально-планувальному, соціально-економічному та територіальному сенсах і характеризуються інтенсивністю транспортних зв'язків, маятникової міграції, міжпоселенським обслуговуванням. Західна географічна традиція визначає передмістя як перехідну зону, яка розміщена між значними масивами забудованої території міста і сільською місцевістю, яка позбавлена міських функцій. Однак, структура приміської зони Києва як столиці країни пострадянського простору має свої особливості та лише частково відповідає західним аналогам.

У рамках даного дослідження поняття «приміська зона Києва» не ототожнюється з такими термінами, як «Київська міська агломерація» чи «столичний регіон». Приміська зона міста Києва включає його найближче передмістя, яке складається як і з великих міст-сателітів (Вишгород, Бориспіль, Бровари), так і з інших населених пунктів, які знаходяться в рамках односторонньої транспортної доступності, а також пов'язані зі столицею стабільним приміським транспортним сполученням (автобусним, тролейбусним, трамвайним тощо) та трудовими зв'язками. Територіальні межі приміської зони столиці, що розглядаються, є найбільш наближеними до меж проекту Великої кільцевої дороги навколо Києва.

Зелена економіка має сприяти підвищенню якості життя людей, зміцненню соціальної справедливості і одночасно – знижувати ризики для довкілля та дефіциту екологічних ресурсів. Саме тому її розвиток буде пов'язаний з використанням відновлюваних джерел енергії, розвитком «стійкого» транспорту, зростанням рівня зайнятості населення і доходів, зменшенням антропогенного навантаження на навколишнє середовище, розвитком органічного сільського господарства та низько вуглецевих галузей виробництва.

Оскільки однією з основних «зелених» галузей є відновлювана енергетика, було проведено аналіз перспектив її розвитку в приміській зоні Києва. Дана територія має низький вітроенергетичний потенціал та отримує середню кількість сумарної сонячної радіації протягом року, розміщення вітроелектростанцій та сонячних електростанцій не набуло популярності на Київщині. Разом з тим, сонячна енергетика розвивається у межах індустріальних парків та в особистих господарствах шляхом розміщення панелей на даху. Внаслідок російського воєнного вторгнення енергетична інфраструктура приміської зони Києва значно постраждала, а тому необхідною є її відбудова на засадах збалансованості, гнучкості та декарбонізації. Також приміська зона Києва має високий енергетичний потенціал лісової біомаси, біогазу з гною та середній потенціал первинних відходів сільського господарства. Ці переваги можна використовувати при впровадженні «зеленої» енергетики у столичному передмісті.

У межах приміської зони Києва вже створено ряд сучасних індустріальних парків, зокрема, «Перший Український індустріальний парк» на території Великодимерської громади, «Мироцьке» у селі Мироцьке, «Київщина» у селі Нові Петрівці. В майбутньому необхідним є подальший їх розвиток та формування інвестиційних пропозицій щодо розміщення підприємств. Разом з тим, перспективним є створення еко-індустріальних парків, які за своєю суттю є більш ефективними та економічно вигідними індустріальними парками і, як наслідок, більш конкурентоспроможними, привабливими для інвестицій та стійкими до ризиків. Такі об'єкти повністю відповідають принципам сталого розвитку та «зеленої економіки»: стійкість на ранніх етапах проектування; використання енергозберігаючих технологій та матеріалів; використання принципів кругової економіки із власним виробництвом "зелених" електроенергії та тепла для виробничих потреб резидентів індустріальних парків. У результаті дослідження перспективними територіями під розміщення еко-індустріальних парків було визначено населені пункти вздовж автошляху «Київ-Одеса» (Фастівський район) та «Київ-Харків» (Бориспільський район).

Одним з найперспективніших напрямків розвитку «зеленої» економіки у передмісті Києва є органічне овочівництво. Розвитку цього виду діяльності сприяє розміщення поруч великого ринку збуту продукції з вибагливими споживачами, які мають високий рівень купівельної спроможності, – міста Києва. Найбільш сприятливою територією для розвитку органічного овочівництва є приміська зона столиці, що входила у склад колишнього Києво-Святошинського району. Саме тут наявні сприятливі агрокліматичні ресурси та кваліфіковані працівники у галузях овочівництва відкритого ґрунту та теплично-парникового овочівництва. Також перспективними з точки зору «зеленої» економіки є вирощування органічних ягід та фруктів у приміській зоні м. Київ.

Передмістя Києва характеризується швидко зростаючим ринком нерухомості. Станом на початок 2022 року найпопулярнішим у забудовників був Бучанський напрямок, на другому місці – Броварський район, а найбільш швидкозростаючим – Обухівський напрямок. Також активне житлове будівництво притаманне населеним пунктам вздовж Одеської траси, зокрема, таким як Гатне, Чабани, Києво-Святошинський напрям, а також Вишгород. Через обмеженість майданчиків під забудову, колишні рекордсмени за темпами нового житлового будівництва – Вишневе і Софіївська Борщагівка поступово поступаються іншим напрямкам. У контексті впровадження механізмів «зеленої» економіки нове житлове будівництво та повоєнна відбудова приміської зони Києва повинна відбуватися на принципах «зеленого» будівництва. Насамперед, «зелене» житло повинне бути енергоефективним та виконаним із сучасних, екологічно безпечних матеріалів.

Отже, в результаті проведеного дослідження було узагальнено теоретичні засади вивчення приміської зони Києва та зеленої економіки. Зокрема, було сформовано власне бачення поняття приміської зони столиці та його територіальних меж. Найбільш перспективними напрямками розвитку зеленої економіки у київському передмісті є відновлювана енергетика, створення індустріальних парків, органічне сільське господарство (насамперед,

овочівництво та ягідництво), а також нове енергоефективне будівництво. Ідеї зеленої економіки обов'язково мають лягти в основу майбутніх проектів повоєнного відновлення приміської зони Києва та стати каталізатором сталого розвитку столичного передмістя.

Польгун В'ячеслав Павлович,
ОП «Урбаністика та міське планування» ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Оксана Трусій
Рецензент: к.г.н., доцент Тетяна Нич

ПРОСТОРОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВЕЛОІНФРАСТРУКТУРИ У МІСТІ ВІННИЦЯ

Розростання міст і віддаленість міського простору, зокрема і у Вінниці, значно посилюють актуальність завдання поліпшення транспортної доступності міста. Автомобілізація уже не може задовольнити потребу транспортної доступності належним чином, а отже, система міського транспорту потребує застосування нових підходів задля поліпшення транспортної доступності міста. Одним із ефективних інструментів є розвиток велоінфраструктури. В багатьох країнах світу, особливо, Європи, велосипед є пріоритетним видом міського транспорту. В Україні за новими ДБН розвиток велоінфраструктури у міському просторі набуває обов'язкового характеру. Велосипедизація має велике значення у розвитку Вінниці, про що свідчать стратегічні цілі міста у різних планувальних документах, таких як Стратегія розвитку, Концепція інтегрованого розвитку міста Вінниця до 2030 р., Комплексна стратегія міського транспорту і просторового розвитку міста Вінниця, та окремому документі щодо сприяння велосипедизації міста – Програмі розвитку велосипедного руху у Вінницькій МТГ на 2021-2023 рр. Окрім того, тренд велосипедизації все більше поширюється у містах світу, зокрема й Вінниці, а останнім часом кількість велосипедистів значно зростає (на що також вплинула економічна та паливна криза, викликані нападом російських військ на Україну, внаслідок яких користування автомобілем стає значно дорожчим і постає потреба пошуку альтернативних видів транспорту). Таким чином, дослідження велоінфраструктури міста є цілком актуальним.

Метою даної роботи є визначення просторових особливостей велоінфраструктури Вінниці, її місця в транспортній системі міста та серед усіх мобільних видів транспорту, стану і якості велоінфраструктури, а також проблем, потреб і перспектив розвитку. Об'єктом дослідження є велоінфраструктура Вінниці, її якісні властивості та особливості розвитку. Предметом дослідження є просторові аспекти розвитку велоінфраструктури міста Вінниця.

Методологія даного дослідження передбачає визначення, яким є сприйняття велоінфраструктури як загалом у вінничан, так і безпосередньо в

учасників велоспільноти, а також оцінку ефективності сучасного стану інфраструктури, виявлення особливостей велосипедизації міста. З метою визначення «портрету» велосипедиста Вінниці, а також особливостей велоруку і його місця в транспортній структурі міста були використані такі методи дослідження: спостереження, опитування і емпіричне дослідження щодо оцінки зв'язності веломережі, стану і кількості велодоріжок.

За результатами опитування (вибірка становить 108 осіб) дуже неоднорідним є розподіл між частотою використання велосипеда. 27,8% користуються ним декілька разів на тиждень, 25,9% користуються дуже рідко, ще 22,2% декілька разів на місяць, 11,1% – не користуються взагалі, 7,4% – раз на тиждень, 5,6% – щодня. При цьому майже половина опитаних здійснює поїздки у відпочинкових цілях (47,9%), у транспортних – 37,5%, у спортивних – 10,4%, для роботи (сервіс доставки) – 4,2% опитаних.

За статево-віковою структурою спостерігається значна диференціація між часткою жінок та чоловіків, які користуються велосипедом, а також більш плавний розподіл за віковою структурою. У статевій структурі переважають чоловіки – 90,4%, жінок лише 9,6%. Майже половина велосипедистів належать до групи 18-29 років (41,5%), велосипедистів віком 30-45 років дещо менше – 33,2%, ще менше віком 46-59 – 12% і зовсім мало найстарших та наймолодших користувачів велосипеда (категорія «60+ р.» – 7%, категорія «до 17 років» – 6,3%). Слід зазначити, що жінки більше надають перевагу електросамокатам, ніж велосипедам.

При цьому, результати опитування свідчать, що для жінок проблема, яку слід вирішити – це, насамперед, зв'язність велодоріжок, а для чоловіків – довжина кілометражу, а також значно важливішим є стан наявних велодоріжок.

Велосипедисти не дуже дбають про власну безпеку, якщо ототожнювати її з одяганням шолому. Лише 7% одягають шолом під час поїздки. При цьому переважна більшість з них (18 з 21 людини) принаймні у точці спостереження обирають більш безпечний тротуар, а не проїжджу частину. Таким чином, серед тих, хто полюбить їхати поміж автомобілів, користувачів шолому менше, ніж серед тих, хто їде тротуаром.

Переважна більшість велосипедистів під час руху, якщо відсутня велодоріжка, обирають тротуар. За результатами спостереження, 85,8% велосипедистів рухались тротуаром, і лише 14,3% обрали проїжджу частину. За результатами опитування 41,7% обирають тротуар, 20,8% – проїжджу частину, решта 37,5% при виборі орієнтується за якістю покриття.

Попри зростаючу популярність електросамокатів у місті, зокрема і як альтернативи велосипеду, їх частка у порівнянні з велосипедом все ще значно менша. Однак врахування їх у дослідженні велоінфраструктури також є дуже важливою, адже фактично цей вид транспорту користується існуючою велоінфраструктурою.

Серед видів транспортних засобів у спостереженні переважну більшість становили велосипеди – 81,73%, значно менше було нараховано електросамокатів – 16,94%, інші транспортні засоби, серед яких були зафіксовані гіроскутери та моноколеса – 1,33%. Однак, для точніших висновків слід

враховувати дані в інший час доби і в різних районах міста, оскільки дуже високою залишається частка «прокатних» самокатів (47,27% електросамокатів належать службам прокату – Wings та EcoS; і це без врахування електросамокатів Bolt, які на момент проведення спостереження ще не відкрили сезон прокату), наявність і кількість яких дуже коливається в різних районах міста. Такий розподіл між велосипедами та електросамокатами відповідає і результатам дослідження громадської думки, за якими 81,5% надають перевагу велосипеду, а 14,8% – електросамокату.

Використання велосипедів муніципального прокату Nextbike є не надто популярним (на відміну від використання електросамокатів, взятих у прокат). Результати спостережень свідчать, що ним користувалась лише одна людина (0,4%). За результатами дослідження громадської думки, 64,6% не користуються прокатом взагалі, по 14,6% користуються «час від часу» або «дуже рідко» і лише 3,6% користуються часто.

Порівнюючи результати з тими, що проводились кілька років поспіль раніше ГО VinCycle щодо підрахунку користувачів велосипедів та електросамокатів, спостерігається стабільна тенденція до значного збільшення частки та кількості користувачів електросамокатів. З близько 4% у 2020 та 8% у 2021 році (дані ГО VinCycle) спостерігається зростання до 17% у 2022 р (дані авторського дослідження).

Велоінфраструктура міста – це комплексна система різних складових, що створюють умови для належного користування велосипедом у місті. Звісно, це не лише про наявність велодоріжки, але й про інші важливі аспекти, такі як розвиток мережі веломаршрутів, наявність місць для паркування, наявність станцій «велосто» (де можна швидко підремонтувати велосипед), наявність станцій муніципального прокату, популяризація велоруку тощо. Однак останні складові все ж є менш затребуваними.

У результаті опитування було з'ясовано, що лише 16,7% респондентів коли-небудь користувались безкоштовними муніципальними пунктами «велосто». Ці станції були розташовані у різних районах міста кілька років тому в рамках програми розвитку велоінфраструктури міста. При цьому, 10,4% довелось користуватись ними «декілька раз», 4,2% – «час від часу», і лише 1,2% – часто. Щодо велопарковок, то 25% серед опитуваних вказали їх недостатню кількість як одну з найактуальніших проблем велоінфраструктури.

Однак, все ж основною складовою велосипедної інфраструктури є сама веломережа. Однією з найважливіших проблем велоінфраструктури міста Вінниця є розірваність веломережі. Не менш актуальними залишаються проблеми фізичного стану веломережі та замалого кілометражу велодоріжок. Про наявність і актуальність цих проблем свідчать результати онлайн-опитування, проведеного серед вінничан, як активних користувачів велосипеду, так і тих, хто з певних причин ним майже не користується.

Серед опитаних 60% вказали, що найактуальнішою проблемою велоінфраструктури міста є «недостатня кількість велодоріжок», 54% зараховують до найактуальніших проблем «розірваність веломережі міста»,

третьою найактуальнішою проблемою є «низька якість облаштованих велодоріжок» – її обрали 44% респондентів.

Для вінничан важливим є розвиток велоінфраструктури, лише 1,9% вважають, що це марна справа. При цьому містяни не мають одноставної думки щодо того, які саме проблеми треба вирішувати насамперед. Найпопулярнішими виявились пропозиції щодо покращення зв'язності веломережі (39,8%) та збільшення кілометражу велодоріжок (34,2%), покращення стану вже існуючих велодоріжок вважають першочерговою проблемою 16,7% вінничан. Таким чином складно виокремити одну конкретну проблему велоінфраструктури міста, однак всі вони точно пов'язані насамперед з веломережею, і все ж найактуальнішими згідно різних досліджень є потреби у поліпшенні зв'язності та збільшенні кілометражу велодоріжок.

Окремої уваги заслуговує опитування щодо того, що саме заважає почати користуватись велосипедом, або ж користуватись ним частіше. Найпопулярнішими причинами є незручність користування велосипедом (як внаслідок незручності інфраструктури, так і через інші більш індивідуальні причини; однак більша частина стосується все ж різних аспектів велоінфраструктури), відсутність потреби/небажання, відсутність власного велосипеда та надання переваги іншому виду транспорту. Таким чином, багато вінничан не має на меті стати учасником велоспільноти, хоча й переважна більшість вважає за необхідне її розвиток, але багатьом розвиток велоінфраструктури зміг би допомогти користуватись двоколісним частіше.

Сучасний стан велоінфраструктури вінничани оцінили у 3,3 бали за 5-бальною шкалою. Середні оцінки та бажання переважної більшості опитуваних (98,1%) побачити покращення стану велоінфраструктури свідчить про суттєвий попит на розвиток велоінфраструктури в подальшому.

Окрема складова дослідження стосувалася саме зв'язності веломережі як важливого елемента просторового розвитку велоінфраструктури. У результаті емпіричного дослідження, яке полягало у подоланні шляху на велосипеді між двома найбільш густонаселеними районами міста, був виявлений значний комплекс проблем, пов'язаних із зв'язністю, а також, якістю і кількістю велодоріжок. Слід відмітити, що досліджуваний маршрут є затребуваним, оскільки проходить центральними вулицями міста через декілька великих районів, зокрема, і через центральний. Його відстань (від перехрестя вул. Келецька/Ващука до Залізничного вокзалу) становить 8,93 км, а час в русі 34 хв 43 с (в той же час автомобілем – 17 хв, тролейбусом – 37 хв) із середньою швидкістю 15,4 км/год. Веломаршрут є дуже розірваним, значні відрізки вулиць не мають велодоріжки, окрім того, навіть на ділянках з велодоріжкою фактично кожне перехрестя, як велике, так і мале, не пристосоване для велоруку, часто не має велопереїзду, або ж вони облаштовані не правильно і долати перехрестя часто буває досить складно та незручно. Іншою проблемою є стан наявних велодоріжок, оскільки часто це просто намальована та майже стерта розмітка на пішохідній зоні з неякісним покриттям – нерівним асфальтом, тротуарною плиткою, різкими перепадами висоти між різними типами покриття тощо, а також значний дискомфорт спричиняють гілля дерев, які на певних ділянках

велодоріжки розташовані на рівні обличчя велосипедиста. Декілька разів були відсутні пандуси (з'їзди) з пішохідної або велозони на перетині з проїжджою частиною, хоча в цілому на маршруті і загалом у місті ситуація з наявністю і якістю пандусів порівняно задовільна.

Таким чином, 3,9 км – менше половини від усієї відстані маршруту (довжина якого складає 8,9 км) – проходить велодоріжкою, значні ділянки якої знаходяться не в належному стані. Інша частина шляху не має велорозмітки і проходить тротуаром (з різним станом та людністю; з асфальтовим або плитковим покриттям, не призначеним для велодоріжки) чи проїжджою частиною.

Щодо стану самої велодоріжки, то відокремленої повністю від тротуару та проїжджої частини (що є найкращим варіантом) є лише 1 км, відокремленою кольором, бордюром та невеликим перепадом висоти (що на підсвідомому рівні запобігає руху пішоходів велодоріжкою) – 1,6 км. Ще 1,2 км (майже весь проспект Коцюбинського) – намальована пунктиром, напівстерта лінія на тротуарі, що відокремлює його від пішохідної зони; має часто вкрай неякісне покриття, часто раптово зникає і знову з'являється, і фактично велодоріжкою є лише офіційно; як велосипедисти, так і пішоходи не дуже звертають увагу на розмітку на цьому відрізку.

Значні проблеми у зв'язності веломережі були виявлені і під час спостереження. Наприклад, при визначенні способу пересування під час спостереження – чи їде велосипедист дорогою, велодоріжкою, або ж тротуаром – було фактично неможливо правильно зафіксувати, що обирає велосипедист – велодоріжку чи тротуар, оскільки велодоріжки біля перехрестя обриваються, досить часто зовсім не маючи продовження на іншій стороні перехрестя. Слід сказати, що у місті фактично немає правильно облаштованих велорозв'язок на перехрестях, окрім цього, часто велодоріжки чи велосмуги не мають зв'язку одна з одною, фактично існуючи незалежно від інших на певному відрізку дороги. Через наявність такої проблеми на обох точках спостереження, було вирішено розподіляти усіх велосипедистів лише за двома категоріями – рух проїжджою частиною та рух тротуаром. Отже, 85,8% велосипедистів рухались тротуаром і лише 14,3% обрали проїжджу частину. При цьому помітна значна диференціація між локаціями (якщо на Площі Перемоги проїжджою частиною рухались 27,2%, то на Площі Василя Стуса лише 3,6%). Це можна пояснити такими факторами: а) перехрестя мають різний рівень зручності перетинання; б) на першій локації (Площа Перемоги) велосмуги наявні лише на одній з вулиць (Замостянській), також є напівстерта розмітка велодоріжки з однієї сторони проспекту Коцюбинського, однак її стан, як і стан більшої частини тротуарів, прилеглих до перехрестя, знаходяться в значно гіршому стані, ніж дорога, а також велодоріжки та пішохідні зони на іншій локації – отже, велосипедисти часто орієнтуються за якістю покриття дороги, і якщо проїжджа частина значно рівніша, обирають її. Також слід зазначити, що практично всі, хто продовжував рух у напрямку, де була наявна велодоріжка, обирали її, а не тротуар чи дорогу. Слід також зазначити той факт, що на локації «Площа Василя Стуса» було зафіксовано більше велосипедистів (165 осіб, або 55%), ніж на іншій локації – «Площа

Перемоги» (136 осіб, або 45%), відповідно, велоінфраструктура у районі першої локації розвинена також краще.

Отже, Вінниця потребує розвитку велоінфраструктури, якою користується значна частина містян. Основними аспектами трансформацій має стати власне веломережа – її зв'язність, довжина і стан наявних велодоріжок. У місті існує програма із конкретними цілями щодо розвитку веломережі, що сприяє комплексному вирішенню проблем.

Пузь Анастасія Сергіївна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.е.н., доцент Олена Кононенко
Рецензент: д.г.н., професор Костянтин Мезенцев

РОЗВИТОК СТАЛОЇ МІСЬКОЇ МОБІЛЬНОСТІ (НА ПРИКЛАДІ МІСТА ПОЛТАВИ)

Швидке збільшення площі міст та період стрімкої автомобілізації створює у великих населених пунктах певні проблеми – затори, забруднення повітря, витрата часу на шлях у різні точки міста. Програми сталої міської мобільності, що затверджені міськими виконавчими органами, мають на меті створити для населення умови для комфортного переміщення. У контексті даної проблеми було розглянуто стан мобільності міста Полтави.

Об'єктом дослідження є мобільність жителів міста Полтава у їх повсякденному житті. Предметом – умови та чинники розвитку сталої міської мобільності населення. Метою роботи є дослідження географічних особливостей розвитку сталої міської мобільності у місті Полтава. Для її досягнення було поставлено і вирішено такі завдання: 1) виявити умови і чинники розвитку сталої міської мобільності; 2) охарактеризувати транспортну систему міста Полтава; 3) виявити особливості та проблеми велосипедного, пішохідного руху в місті, а також індивідуального автомобільного транспорту; 4) дати оцінку роботи місцевої влади та інших суб'єктів управління щодо розвитку сталої міської мобільності в Полтаві.

Дослідження було проведено на основі аналізу широкої джерельної бази: сучасної наукової та краєзнавчої літератури, статистичної інформації, програм і планів розвитку міста Полтава. Для оцінки стану розвитку окремих видів транспорту у місті, а також поточних проблем в цій сфері було проведено опитування жителів з використанням Google-форми, яка була розміщена у соціальних мережах Telegram та Facebook у квітні 2022 року. Всього отримано 300 анкет.

Мережа громадського транспорту міста складається з 10 тролейбусних і 66 автобусних маршрутів, довжина яких становить 73 та 250 кілометрів відповідно. Електротранспорт міста належить Комунальному підприємству «Полтаваелектоавтотранс», у якому за 2020-2021 роки відбулись значні оновлення рухомого складу старих тролейбусів на нову модель «Богдан Т701».

За результатами опитування найбільш використовуваними видами переміщення містом є маршрутки та автобуси, ходьба пішки і тролейбуси. Велотранспорт не набув такої популярності, постійно ним користуються лише 7% респондентів.

Негативним явищем у розвитку громадського транспорту міста наразі є маршрутки і автобуси середнього класу. Вони є власністю перевізників, які укладають договір з міською радою строком від 3 до 6 місяців. Загалом приватні автобуси обслуговують 55 з 66 міських маршрутів, що створює певні проблеми. Старий автопарк досить зношений, потребує постійного ремонту, при цьому власники ТОВ, що здійснюють перевезення, відмовляються закупляти нові маршрутки, аргументуючи це відсутністю коштів, оскільки через низьку вартість проїзду організація має мінімальний рівень доходу.

У 2019 році перевізники оголосили страйк і не випустили автобуси на маршрути, містяни пересувались на власних авто, таксі або у переповнених тролейбусах. Міська рада не мала виходу з ситуації, окрім підвищення тарифу на проїзд. Аналогічна проблема склалася у травні 2022 року через нестачу пального і високої ціни на нього перевізники вимагали підвищити вартість проїзду з 8 до 25 гривень, у той час як у інших містах пропонують підвищення вартості на 2-3 гривні. Міська влада назвала дії перевізників «шантажем і мародерством» і достроково розірвала контракт на здійснення перевезень.

Складна ситуація з приватними перевізниками викликала масове незадоволення населення, про що свідчать дані опитування, де відсоток невдоволення громадським транспортом склав 67,3%, при цьому 4,3% задоволених респондентів здебільшого обирають тролейбуси або ходьбу пішки. 232 з 300 учасників опитування визначили головним недоліком громадського транспорту міста зношеність автопарку. Слід зазначити також невідповідність між ціною та якістю надання перевезення, надмірне завантаження маршруток у години пік та відсутність GPS-моніторингу у приватних маршрутках.

Для більш об'єктивного оцінювання було окремо проаналізовано анкети внутрішньо переміщених осіб, які переїхали в місто внаслідок війни. Респонденти раніше не проживали у Полтаві і, користуючись послугами перевізників, мали змогу порівняти його з громадським транспортом своїх населених пунктів. 10 з 14 респондентів не задоволені якістю надання послуг перевезення у Полтаві, варто зазначити, що 4 з 14 користуються власним авто.

Велодоріжки у Полтаві є відокремленою півметровою частиною тротуару або проїжджої частини, що відкреслена білою лінією і позначена малюнком велосипедиста. Секретар робочої групи з розвитку велоінфраструктури в інтерв'ю зазначив, що місто мало також довший і фінансово витратніший шлях розвитку – облаштування спеціальних доріг з гумовим покриттям. В основному відокремлена частина тротуару не виконує передбаченої функції, оскільки на велодоріжках паркують авто, а пішоходи часто ігнорують обмежувальну лінію. Також значною проблемою є відсутність зв'язності веломаршрутів, вони лише локально охоплюють мікрорайони, при цьому не перетинаючись.

У липні 2021 року у місті розпочав роботу шерінг електросамокатів «Eazzy», що налічує 20 станцій з 45 самокатами. Проїзд дозволений лише у центральній частині міста, оскільки спальні мікрорайони не мають станцій

прокату. Проте, варто зазначити, що для звичайних пішоходів даний вид транспорту є небезпечним, оскільки призначена для переміщень самокатів частина міста не оснащена велодоріжками, водії не дотримуються швидкісного режиму. Були випадки, коли підлітки на великій швидкості наїжджали на перехожих.

У період карантину місто зітштовхнулося з проблемою стрімкої автомобілізації. Люди масово перейшли з громадського транспорту на власні автомобілі і не змінили це навіть після послаблення карантинних обмежень. Таким чином, виникла також проблема з паркувальними місцями. У години пік центральна частина міста була заставлена автівками не лише у дозволених місцях, а й на тротуарах і клумбах. Увечері, коли власники автівок повертались додому, ці ж транспортні засоби заповнювали двори житлових мікрорайонів. 40% респондентів вказали, що не мають жодного автомобіля у своїй сім'ї, а 44,9% – мають у користуванні один автомобіль. Також варто зазначити, що 11,2% учасників опитування погодились б змінити переміщення на власному авто на громадський транспорт, у разі покращення умов перевезення.

Досить обмежені можливості у пересуванні містом на великі відстані мають маломобільні групи населення. Громадський транспорт, у який може заїхати дитячий візочок або інвалідне крісло, представлений лише низькопідлоговими тролейбусами. Проте, аби відкрити пандус, необхідний спеціальний ключ, що знаходиться у кондуктора. Якщо останній бачить на зупинці маломобільну людину, він має відкрити, допомогти заїхати і закрити пандус. Часто до цієї частини роботи кондуктори ставляться безвідповідально і або зовсім не звертають уваги на пасажирів, або допомагають занести візочок або крісло у салон без використання пандуса.

Полтава є досить компактним містом з переважанням радіально-кільцевого розташування основних доріг і прямокутно-перпендикулярним плануванням мікрорайонів. Саме через невелику площу і округлу форму території, на дорогу містом полтавці витрачають до години часу. Основною метою пересування є шлях на роботу (47%). Проте, через карантин і перехід на дистанційну роботу і навчання, цілком переміщень містом стало також дозвілля (22%).

Зважаючи на усі проблеми, пов'язані з мобільністю, був створений «План сталої міської мобільності міста Полтава», що визначає 6 основних пріоритетів для покращення умов пересування містян. Загалом, проєкт спрямований на створення безпеки і комфорту громадського транспорту, зменшення автомобілізації міста, розвиток велоінфраструктури та впорядкування паркувальних місць. Одним з пріоритетів також визначено створення інтелектуальної транспортної системи, що сприятиме створенню електронних платежів у громадському транспорті, надання актуальної інформації водіям про стан завантаженості доріг.

У 2020 році було затверджено «Програму розвитку велоінфраструктури на 2020-2024 роки», головним завданням якої визначено формування зв'язної, безпечної та комфортної веломережі, яка охоплюватиме як центральні мікрорайони, так і передмістя. Усього передбачається створення семи

веломаршрутів. Основним джерелом фінансування вказаний міський бюджет за підтримки міжнародних партнерів.

Полтава має достатню кількість програм і планів для реалізації проєктів по створенню комфортного та привабливого громадського транспорту, для організації безпечного безбар'єрного пішохідного руху, а також для розвитку у місті велосипедного руху. Відсутність контролю міською владою роботи приватних перевізників, надання пріоритету пересуванню містом власним авто, відсутність велосипедної та низька технічна якість пішохідної мережі стають основними загрозами для розвитку мобільності містян.

Першочерговими діями з боку влади має бути створення мережі громадського великогабаритного транспорту і повне витіснення з ринку приватних перевізників. Як альтернативний варіант, для запобігання безробіттю запропонувати використовувати приватні автобуси на регіональних маршрутах, за умови покращення технічного стану автопарку.

Створення зв'язної велосипедної мережі, введення штрафів за паркування або пішохідний рух на велодоріжках та організація велопарковок стимулюватимуть населення обирати велосипед для пересування містом. Так, населення отримує розвантажену дорожню мережу та громадський транспорт, зменшення викидів у повітря і зниження шумового забруднення. Усі вищезазначені аспекти матимуть позитивний вплив на фізичний та психоемоційний стан населення, що в подальшому призведе до покращення здоров'я містян.

Славнова Галина Володимирівна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н. Олексій Гнатюк
Рецензент: к.г.н., доцент Наталія Провотар

ПЕРЦЕПЦІЙНІ ПОРТРЕТИ ВЕРНАКУЛЯРНИХ РАЙОНІВ МІСТА КИЄВА

У часи панування в Україні радянської влади відчуття місця/місцева ідентичність всіляко пригнічувались. Самоідентифікацію багатьох людей того періоду, що формувалась під потужним впливом державної ідеології, можна охарактеризувати словами пісні: «Мой адрес не дом и не улица – мой адрес Советский Союз». Система адміністративного поділу Києва не враховує історико-культурні особливості формування міського простору, що може мати негативні наслідки для самосвідомості та громадянської активності мешканців різних районів української столиці. Зокрема, вона була і залишається відірваною від історично-сформованої диференціації території міста на вернакулярні райони – частини міського простору, що формуються спонтанно у свідомості мешканців міста в процесі їх повсякденної діяльності, об'єктивують та структурують особисту ментальну карту міста, відображаючи реальну практику використання міського простору. Мережа вернакулярних районів як елементів ментальної

карти міста є формою та виразом взаємодії людини з навколишнім середовищем. При цьому важливо пам'ятати, що сприйняття території має суб'єктивний характер, оскільки залежить від апперцепції – попереднього досвіду, знань, професійних та індивідуальних особливостей людини, специфіки її мислення.

Дане дослідження базувалось на аналізі ментальних карт Києва, створених за методикою Кевіна Лінча студентською молоддю географічного факультету у 2018-2021 роках. Метою дослідження було виявлення мережі вернакулярних районів міста Києва та характеристика їх перцепційних портретів – рівня впізнаваності, територіального охоплення, пов'язаного набору асоціацій та їх структури. Специфікою дослідження є вивчення сприйняття територій саме студентською молоддю – майбутніми мешканцями міста, які обиратимуть місце проживання, виходячи із власних уявлень про місто в цілому та окремі його місцевості.

Ідентифікація вернакулярних районів на ментальних картах відбувалася за трьома критеріями: (1) наявність підписаної назви району, (2) наявність проведеної межі району, яка відділяє його від інших територій міста, (3) наявність специфічної текстури – особливостей міського ландшафту – функціонального використання, характеру забудови, вуличної мережі, рельєфу, розміщення будинків всередині мікрорайону або кварталу, тощо. Сукупну частоту появи вернакулярного району на ментальних картах у вигляді топоніма, окресленої частини міського простору чи специфічного міського ландшафту було покладено в основу оцінки впізнаваності (*imageability*) вернакулярних районів Києва. На наступному етапі дослідження визначалась структура асоціацій (як конкретних об'єктів, так і ціннісно-емоційних оцінок авторів ментальних карт), пов'язаних з визначеними вернакулярними районами.

Найбільш впізнаваними районами для авторів ментальних карт стали деякі райони (пост)радянської масової житлової забудови (Троещина, Оболонь, Позняки, Русанівка, Борщагівка, Теремки, Виноградар), райони змішаної забудови та землекористування (Голосіїв), зелені відкриті публічні простори (Труханів острів, Гідропарк, ВДНГ), історичні райони міста (Поділ, Печерськ). Особливо висока впізнаваність вернакулярних районів властива для частині міста навколо місць навчання та проживання студентів, з якою вони взаємодіють особливо інтенсивно (вернакулярні райони Голосіїв, ВДНГ, Студмістечко, Теремки).

Водночас, низький рівень впізнаваності багатьох вернакулярних районів, а також принципова відсутність згадок великої кількості міських районів та історичних місцевостей на ментальних картах (наприклад, Соцмісто, Авіамістечко, Липки) є свідченням відсутності взаємодії студентської молоді з цими територіями. Зокрема, низький рівень впізнаваності характерний для місцевостей Києва, де в структурі населення переважає частка осіб старшого віку, а також відсутні місця дозвілля, відпочинку, заклади освіти. Це промислові райони, ареали садибно-малоповерхової забудови, деякі житлові масиви радянської епохи. У багатьох випадках на ментальних картах бачимо написи на зразок «*terra incognita*», «щось незрозуміле», «досі не знаю, що там», або просто знаки запитання.

Водночас, не всі випадки відсутності міських місцевостей на ментальних картах можна пояснити слабкою взаємодією студентів з територією. Наприклад, певні місцевості у центральній частині міста часто відвідуються студентами, про що свідчить велика кількість позначених на ментальних картах об'єктів, але не ідентифікуються студентами як райони. Є підстави вважати, що істотна частина авторів ментальних карт не мислять категоріями класичних (гомогенних) районів – їм притаманний інший спосіб сприйняття території. Зокрема, є ознаки формування вузлових вернакулярних районів навколо станцій метрополітену та інших важливих транспортних вузлів, а також інших вузлових територій міста з високою концентрацією людської активності (Либідська, Почайна/Петрівка, Вокзал, Видубичі). У ширшому розумінні, різні карти демонструють нам диференціювання основних закономірностей сприйняття території, зокрема цілісної та фрагментарної моделей сприйняття. Крім того, відсутність певних історичних місцевостей міста на студентських ментальних картах свідчить про те, що вернакулярним районам притаманний певний життєвий цикл: вони «народжуються», «живуть», і за несприятливих обставин втрачають свою присутність у колективній свідомості людей – «помирають», а пам'ять про них залишається у краєзнавчій літературі.

Водночас, варто зауважити, що «народні» вернакулярні райони згадувались на ментальних картах студентів набагато частіше, ніж адміністративні райони Києва. Це може бути вагомим свідченням недосконалості адміністративного поділу міста та вказівкою на необхідність переосмислення міського самоврядування та управління міською територією саме в категоріях вернакулярних районів.

Основним підґрунтям для формування перцепційних портретів вернакулярних районів української столиці стали природно-географічні, історико-географічні та історико-культурні характеристики відповідних місцевостей. Водночас, у перцепційних портретах знаходять відображення сучасні процеси комерціалізації, джентрифікації, вертикалізації – поява нішевих закладів готельно-ресторанного господарства, будівництво нових житлових комплексів, активізація функції окремих площ та вулиць як публічних просторів, активне функціонування офісної нерухомості тощо. Ці процеси змінюють обличчя як історичного центру, так і окремих периферійних районів міста.

Найбільш широкі та збалансовані перцепційні портрети властиві для історичних місцевостей Києва – Подолу (з переважанням асоціацій, пов'язаних з відкритими публічними просторами, історичними пам'ятками, закладами розваг і відпочинку) та Печерська (з переважанням асоціацій, пов'язаних з історичними пам'ятками, зеленими публічними просторами, державними установами та бізнесовою активністю). До них наближаються Оболонь (з переважанням асоціацій, пов'язаних із набережними, водними об'єктами, закладами розваг та відпочинку) і Дарниця (з переважанням асоціацій, пов'язаних з транспортом, торгівлею та житловою забудовою). Водночас, у перцепційному портреті більшості вернакулярних районів переважає певний тип асоціацій. Наприклад: зелені публічні простори – ліси, парки (Голосіїв, Сирець, Труханів Острів, Феофанія, Гідропарк), набережні та водні об'єкти (Русанівка),

наука і освіта (КПІ, студмістечко КНУ), функції житлового «спального» району (Троєщина, Позняки, Осокорки), транспортного хабу (Жуляни, Вокзал, Видубичі), торгівлі (Почайна).

Яскраво позитивний імідж властивий для районів, де сконцентровані місця відпочинку, розваг, зелені публічні простори, водні об'єкти, ділова активність. Зокрема, це райони історичного центру (Поділ, Печерськ), окремі модерністські житлові масиви (Оболонь, Русанівка), райони із змішаним функціональним використанням території (Голосіїв, Сирець). Крім того, територія навколо місця навчання та проживання студентів знаходить відображення на ментальних картах майже виключно у позитивному контексті.

Водночас, виразний негативний імідж мають окремі райони радянської та пострадянської масової житлової забудови. Зокрема, Троєщина та Борщагівка отримали репутацію небезпечних кримінальних районів («краще вночі не заходити»), де поширені соціальні негаразди (зображення пляшки), злочинність та специфічні субкультури («гопніки»). Досить часто Троєщина позиціонується на ментальних картах як уособлення абсолютного зла та негативу («Мордор»), місце проживання невдах («життя дало тріщину – переїхав на Троєщину»). Крім того, в силу периферійного розташування та проблем транспортного сполучення (відсутність метрополітену) ці та інші житлові масиви (наприклад, Виноградар) сприймаються як відрізані від міста («гетто без метро», «не зовсім Київ», «окрема країна»). У цьому контексті показово, що трамвай, за відсутності метрополітену, став яскравим елементом перцепційного портрета Борщагівки. Специфічний негативний імідж склався у Позняків – на перший план тут виходить не стільки небезпека чи соціальні негаразди, як завеликі висотність та щільність забудови («бетонні нетрі», «несамовиті Позняки»). В силу архітектурних особливостей та часу забудови Троєщина, Борщагівка та Оболонь отримали імідж «совкових» районів (зображення серпа і молота).

Окремої уваги вартує система хоронімів, власноруч запропонована студентами шляхом видозміни офіційної топоніміки. Мова йде про присвоєння територіям неофіційних назв, які здебільшого обумовлені креативними навичками та «сленговою» специфікою авторів ментальних карт та характеризують їх ціннісно-емоційну тієї чи іншої місцевості. Наприклад, «Академка», «Соломянське правосуддя», «Борщаговуд», «Дарниця-ударниця», тощо.

Висновки. Здійснене дослідження дозволяє стверджувати про відносну стійкість як мережі вернакулярних районів Києва, так і пов'язаних з ними асоціативних образів. Водночас, конфігурація вернакулярних районів та їх перцепційні портрети віддзеркалюють сучасні процеси, що трансформують міський простір української столиці. Вернакулярні райони можуть стати альтернативою сучасним адміністративним районам як об'єкти управління та здійснення місцевого самоврядування, територіальна основа для реалізації заходів з державного/муніципального регулювання і підтримки. Виявлені особливості сприйняття вернакулярних районів Києва можуть бути враховані при стратегічному та просторовому плануванні міського розвитку з метою посилення впізнаваності окремих міських районів та боротьби з негативними

перцепційними стереотипами, при здійсненні управління над об'єктами цивільного сектору, для формування стратегії розвитку малого бізнесу та підприємницької діяльності на території міста. Для оперативного моніторингу змін сприйняття окремих міських територій, покращення якості життя у місті, та з турботою про ментальне здоров'я громадян можна використовувати стікери емоцій (емо-стікери), коли кожен містянин може позначити на карті місце свого фактичного перебування із зазначенням емоцій (або ж їх відсутності), які у нього викликає та чи інша територія. На основі подібних даних будуються інтерактивні карти з коментарями.

Трикоцька Єлизавета Сергіївна,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: д.г.н., професор Сергій Запотоцький
Рецензент: к.г.н., доцент Володимир Матвієнко

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСФОРМАЦІЙ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА КРИВИЙ РІГ

Сьогодні міста стають головними центрами економічного, соціального, культурного та інноваційного розвитку територій в усьому світі. Дослідження міста як системного об'єкта є дуже важливим для його подальшого розвитку, що передбачає формування якісного середовища життєдіяльності людей як основної функції міської системи. Водночас, будь-яким містобудівним об'єктам всіх типів та рівнів властиве поняття структури, а поняття «планувальна структура», своєю чергою, є основою будь-якої діяльності на сучасному етапі містобудування.

Міське середовище Кривого Рогу цікаво з тієї позиції, що це, насамперед, місто, головною містоутворювальною галуззю якого є гірничовидобувна промисловість та чорна металургія. Вони стали каталізатором формування специфічного лінійного характеру планувальної структури Кривого Рогу, а наразі стійко визначають профіль міста й неодмінно впливають на особливості його функціонування. Проте місто як складна система розвивається під впливом як зовнішніх, так і внутрішніх чинників, саме тому для дослідження Кривого Рогу та його планувальної структури доцільним є застосування суспільно-географічного підходу, що базується на принципах цілісності, комплексності та конструктивності.

Таким чином, *об'єктом* дослідження виступає планувальна структура м. Кривий Ріг та її просторово-часові трансформації. *Предметом* дослідження є просторові аспекти трансформацій планувальної структури м. Кривий Ріг.

Місто – це утворення, якому притаманно змінюватися з часом. При дослідженні формування планувальної структури Кривого Рогу важливо враховувати наскрізні еволюційні тенденції трансформації території, зміни основних функцій, способу життя населення тощо. Таким чином, можна виділити наступні геоісторичні зрізи, що відповідають етапам трансформації та розвитку планувальної структури м. Кривий Ріг: перший зріз – поява поселення

та початок освоєння території (XVII – XVIII ст.); другий зріз – становлення містечка як важливого адміністративного і торговельного центра, початок геологорозвідувальних робіт, спорудження перших залізничних шляхів (друга половина XVIII – XIX ст.); третій зріз – активний індустріальний розвиток та, спричинене ним, інтенсивне освоєння та розширення територій у північному, південному та східному напрямках, зростання виробничого потенціалу промислового комплексу міста (кінець XIX – перша половина XX ст.); четвертий зріз – сучасний – характеризується стрімким розвитком архітектурно-планувальної структури, активною забудовою території, розвитком транспортної мережі, спорудженням мережі швидкісного трамвая (друга половина XX – XXI ст.).

Найважливішим завданням планування та зонування території міста є створення якісного міського середовища, сприятливого для життєдіяльності та сталого розвитку. Варто зазначити, що сучасна планувальна структура Кривого Рогу формується з урахуванням забезпечення взаємозв'язку функціональних зон та раціонального районування території у зв'язку з її специфічним лінійним характером. Таким чином, в Кривому Розі можна виділити зону житлової та громадської забудови, виробничу (промислову), ландшафтно-рекреаційну, комунально-складську та транспортну функціональні зони. *Зона житлової та громадської забудови* Кривого Рогу призначена для розміщення житлового фонду, громадських будівель і споруд тощо. В цілому всі райони міста мають блоковану малоповерхову забудову, змішану житлову забудову середньої поверховості та громадської забудови, змішану багатоповерхову житлову та громадську забудову, а також ділянки з садибною забудовою. У центральній частині Кривого Рогу можна спостерігати поєднання історичної та сучасної забудови середньої поверховості. Що стосується найбільш віддалених районів та ділянок землі, що знаходяться безпосередньо поблизу гірничорудних та металургійних підприємств, то вони головним чином забудовані індивідуальними одноповерховими житловими будинками з присадибними ділянками. Відповідно, в такому потужному промисловому центрі, як Кривий Ріг, значну частину міста займає *промислова зона* – близько 37% і прив'язана вона, в першу чергу, до сировинної бази. Також ще 15 тис. га промислових територій розміщено за межами міста. 70% цих територій належать підприємствам гірничо-металургійного комплексу, як містоформуючим. *Ландшафтно-рекреаційні зони* є особливо важливими елементами планувальної структури. В Кривому Розі озеленені території органічно вписуються в селитебну зону та формують єдину комплексну зелену зону міста. Ці території представлені зеленими насадженнями загального користування, санітарно-захисними зонами між сільбищними та промисловими територіями, зонами масового відпочинку тощо.

Попри те, що функціональне зонування можна виконати попередньо не визначаючи структуру міста, виразну форму воно здобуває лише шляхом формування найважливіших та найбільш стійких елементів міського простору – планувальних зон, осей та громадських центрів. Адресною картою для побудови ареалів концентрації населення та формування системи громадських центрів

стали дані, отримані з баз даних населення LandScan, що відображають фактичне населення вдень з урахуванням колективних пересувань, які відбуваються в межах міста, й дозволяють судити про рівень розвитку внутрішньої інфраструктури міста.

Таким чином, система громадських центрів включає:

- *ядро загальноміського центру*, розташоване в центральній частині міста (Центрально-Міський та Металургійний адміністративні райони);
- *центри планувальних утворень* (Саксаганський, Довгинцівський, Покровський, Тернівський, Інгулецький та Даманський);
- *транспортні центри* (сформовані з урахуванням вузлів зовнішнього транспорту);
- *спеціалізовані центри* (рекреаційні, наукові, спортивні, лікувальні, культури та мистецтв, меморіальні тощо).

На основі уявлення про систему громадських та транспортних центрів Кривого Рогу як про основні урбанізовані складові планувального каркаса міста, слід також розглянути планувальні осі Кривого Рогу. Необхідно зауважити, що лінійна планувальна структура диктується специфічним характером залягання залізної руди, яка збагачується та використовується на підприємствах міста. Саме тому у Кривому Розі сформовано головну транспортну магістраль – дорогу регіонального значення Р74 «П'ятихатки – Кривий Ріг», яка в міру розростань міста ущільнювалася та посилювалася напрямками автодорожніх та залізничних магістралей. Зручність лінійного планування Кривого Рогу полягає в тому, що місто може розвиватися без корінної реконструкції районів, що вже склалися. Проте істотним недоліком виступає певний поділ міста на низку населених місць, значною мірою відокремлених один від одного. Подолання недоліків лінійної структури можливе шляхом доповнення основної осі розвитку міста поперечними осями. Таким чином, головною широтною планувальною віссю Кривого Рогу виступає автомобільна магістраль Н11 «Дніпро – Миколаїв» із розгалуженнями у західній частині у напрямку на Кропивницький, а у східній частині – на Нікополь.

З плином часу відбуваються різного роду соціальні, економічні та політичні зміни, так само змінюються міста та їх планувальна структура. Трансформацію планувальної структури можна розглянути через трансформацію її елементів. Від успішності структурних змін залежить стратегічна конкурентоспроможність міста на довгострокову перспективу. Міський простір Кривого Рогу не є виключенням, адже у місті можна спостерігати накладання наступних процесів. *Функціональна фрагментація*: наявні чітко виражені промислові райони – Інгулецький та Тернівський, а також спальні мікрорайони міста – Даманський, Зарічний-5, Зарічний-6, Східний-1, Східний-2, Сонячний, 44 квартал, 173 квартал, що, своєю чергою, породжує щоденні переміщення жителів з районів проживання в місця прикладання праці. Таким чином, для подолання вираженої функціональної фрагментації важливим є розширення функцій території як спальних районів (наприклад, збільшення кількості рекреаційних зон, комерціалізація перших поверхів), так і промислових районів (наприклад, шляхом ревіталізації частини промислових територій чи

об'єктів з наданням нових функцій і послуг жителям міста). *Комерціалізація*: процес не є рівномірним та гармонійним; наявні проблеми з окремими об'єктами торгівлі; існує проблема великої кількості зовнішньої реклами; ринкові комплекси характеризуються малою кількістю послуг; стан ТРЦ та асортимент, представлений у них, не можна назвати задовільним. Зокрема, ТРЦ «Плаза», що складається з 4 суміщених триповерхових будівель та займає чималу площу в центрі міста, майже пустує. В результаті маємо доволі сучасні, з точки зору дизайну, будівлі на 95-ому кварталі, у місці з активним рухом пішоходів та транспорту. Загалом наявні там магазини варто було б змістити в одну будівлю – це полегшить навігацію та сприятиме комфорту відвідувачів. Інші ж будівлі можна було б відвести під сучасні бізнес-центри та офісні приміщення, адже в місті існує брак високоякісних площ комерційної нерухомості формату бізнес-центр. *Ревіталізація*: в місті вже реалізовано декілька проєктів з відновлення та перепрофілювання промислових об'єктів, проте проєкти носять не системний, а скоріше «точковий» характер. Враховуючи, що у Кривому Розі існує великий потенціал для розвитку занедбаних промислових зон, доцільною буде ревіталізація ВАТ "Криворізький завод гірничого машинобудування" (колишній завод площею 27 га, розташований у 2 км від центру міста, серед господарських будівель має величезне просторе приміщення з високими стелями, міцним каркасом та інженерними конструкціями, яке раціонально було б перетворити на культурний центр для проведення масових заходів на кшталт концертів, вистав, виступів тощо.); ТДВ «Криворізька шерстепрядильна фабрика» (наявні виробничі приміщення площею 70 га, які перебувають у хорошому стані й вимагають виключно косметичного ремонту, можуть стати місцем локалізації кластера ІТ-бізнесу та бізнес-послуг, формування якого передбачено Стратегічним планом розвитку Кривого Рогу на період до 2025 року. У цих приміщеннях доцільним є створення соціально-побутової інфраструктури, надання культурно-дозвільних та освітніх функцій із залученням проєктів креативного та інтелектуального бізнесу). *Сакралізація*: рівень сакралізованості простору є порівняно низьким, проте наявні приклади вдалого запуску процесу культурного та функціонального освоєння території. Зокрема, мова йде про реконструкцію Храму ікони Божої Матері «Віднайдення загинувших» (це дозволило даній місцевості стати однією з найбільших локацій для масового відпочинку містян); спорудження Георгіївської дзвіниці (дзвіниця виступила яскравою стилістичною домінантою, якій вдається візуально структурувати навколишній простір; приміщення розписані за тематикою воєнних дій, а сама дзвіниця розташувалася біля парку Героїв, що, власне, дозволило збагатити міський простір та стало інструментом доречного культурного ускладнення); спорудження нового пам'ятнику Покрову Пресвятої Богородиці (його поява запустила певний культурний дискурс на рівні архітектурних образів та зміцнила образний каркас міста). *Просторова сегрегація*: наявні слабо виражені ознаки просторової сегрегації, що формується за рівнем фінансового забезпечення.

Важливим аспектом оцінки планувальної структури міста є її сприйняття місцевими жителями, тому в рамках дослідження було проведено соціопитування жителів м. Кривий Ріг на предмет рівня задоволеності умовами проживання,

виявлення проблем розвитку міського середовища та загальної оцінки його якості. Таким чином, сформовано низку проблем, які прямо чи опосередковано пов'язані з планувальною структурою міста: *нестача якісних публічних просторів та місць для проведення дозвілля* (необхідним є створення нових багатофункціональних публічних просторів в Тернівському, Довгинцівському, Інгулецькому районах міста та їх популяризація), *високий рівень злочинності* (для підвищення рівня безпеки та одночасно для покращення якості міського середовища необхідною є модернізація системи зовнішнього освітлення), *низька якість покриття тротуарів та доріг* (необхідним є ретельний підбір компаній, що виконують подібні роботи у місті та контроль якості проведення робіт), *необхідність капітального ремонту житлових будинків* (важливим є капітальний ремонт будинків з одночасним благоустроєм прибудинкових територій, організацією зон відпочинку з акцентом на комфортності подвір'їв для всіх категорій населення), *велика кількість зовнішньої реклами* (необхідним є демонтаж незаконної реклами, впровадження концептуальних підходів до розміщення рекламних об'єктів та продовження роботи зі створення єдиного архітектурного коду міста).

Повертаючись до питання нестачі якісних публічних просторів у Кривому Розі, слід зауважити, що для комфорту його жителів дуже важливою є наявність достатньої кількості місць для проведення дозвілля, а також їх рівномірний розподіл задля того, щоб мешканці могли їх дістатися безперешкодно та з найменшою втратою часу. Таким чином, важливим є ініціювання додаткових проєктів, зокрема, доцільним може стати створення експозиції кар'єру Південного ГЗК, що є одним з найбільших у світі, у значно зменшеному вигляді, але з детальним відтворенням його конфігурації й особливостей рельєфу. Ця експозиція вдень може заповнюватись водою, що дозволить послаблювати міський острів тепла, а ввечері з відповідним підсвіченням може ставати цікавою стилістичною домінантою. Такий об'єкт в поєднанні з благоустроєм прилеглої території зможе стати цікавим місцем для проведення дозвілля, підвищить рівень впізнаваності окремих міських територій та зможе підсилити інтерес до індустріального туризму.

Висновки. Отже, фізична стійкість містобудівної системи у часі та пов'язане з нею різноманіття способів функціонального використання одних і тих самих просторових структур, а також високий рівень пристосовуваності функціональних процесів до просторової ситуації свідчать про високий рівень просторово-планувальної організації території Кривого Рогу. Однак опитування підтверджує, що планувальна структура Кривого Рогу не цілком відповідає комплексу соціально-функціональних завдань та територіальних умов, а значить потребує рішень та дій з боку місцевої влади, Інституту розвитку міста Кривого Рогу, відповідних департаментів та структур задля задоволення потреб населення в комфортному та безпечному проживанні, тимчасовому перебуванні, веденні господарської та інвестиційної діяльності.

Тютюн Богдан Вікторович,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н., доцент Олена Дронова
Рецензент: к.г.н., асистент Вікторія Запотоцька

ГЛОБАЛЬНІ МІСТА У СИСТЕМІ МІЖНАРОДНИХ ЗВ'ЯЗКІВ

У сучасному світі значна увага у наукових дослідженнях приділяється глобальним містам як центрам фінансових, інформаційних та культурних метаморфоз, що швидко розвиваються та впливають на світову економіку. Міста як центри глобалізаційних процесів мають різні рівні впливу, проблеми та особливості функціонування. Глобальні міста є важливими осередками життя людей та економічними каталізаторами розвитку країн.

Об'єктом даного дослідження є Пекін і Лондон та Київ і Ханой як глобальні міста різних рівнів у світовому масштабі. Автором були обрані два міста альфа рівня, як центри фінансових потоків та головні лідери рейтингів глобальних міст, а також два міста бета рівня, як важливі економічні актори-початківці у системі глобальних міст. Предметом є міжнародні зв'язки глобальних міст, вплив глобалізації та пов'язаних з нею процесів на міста та їх мешканців. Перевагою предмету дослідження є можливість дослідити в камеральних умовах ключові аспекти прогресу глобальності міст та пов'язаних процесів, тенденцій. Мета роботи – дослідити міжнародні економічні зв'язки та їх прояви в глобальних містах, виявити особливості функціонування глобальних міст та порівняти міста різних країн за ступенем розвитку показників глобалізаційної інтеграції на основі вивчення різноманітних рейтингів та підходів до виділення світових фінансових центрів, виявлення проблем та особливостей розвитку таких міст. У відповідності з метою, було поставлено такі завдання:

1. Виявлення найактуальніших теоретико-методичних підходів до дослідження та виділення глобальних міст.
2. Аналіз та порівняння глобальних міст Азії та Європи, зокрема міст-світових лідерів – Пекіну та Лондона, а також міст класу бета – Києва та Ханой у динаміці з 2012 по 2021 рр.

Методика дослідження глобальних міст на різних рівнях передбачала опрацювання теоретичних основ вивчення глобалізаційних процесів та їх впливів на розвиток міст, аналіз головних світових рейтингів глобальних міст та показників глобальності, підбір та опрацювання статистичних даних, наукових публікацій за різними містами, виявлення тенденцій та темпів розвитку міських осередків. Були використані такі методи: монографічний, системно-структурний, кореляційний аналіз, аналіз аналогових об'єктів (дослідження міст одного рангу), статистичний, історичний, метод глибинного аналізу та порівняльно-географічний метод, завдяки якому можна чітко виокремити особливості та відмінності глобальних систем.

Підбір та опрацювання міжнародних рейтингів, дозволили дослідити особливості та тенденції розвитку глобальних міст. Першочерговий порівняльний аналіз автор здійснив на основі системи глобальних міст Групи з

досліджень глобалізації і світових міст (Globalization and World Cities Study Group – GaWC) британського університету Loughborough. За рейтингом глобальних міст GAWC виявлено приналежність Пекіна та Лондона до рангу альфа+ та альфа++ відповідно. Міста Київ та Ханой розміщуються на рівні бета. До рангу альфа відносяться міста-лідери та гравці, що формують глобальні тренди; до рангу бета – головні вузли, які є провідниками між розвиненими країнами та світовими економічними мережами. Дослідивши темпи набуття містами ознак глобальності, слід відзначити, що міста альфа рівня демонструють бурхливий розвиток. Так, за останні 10 років Лондон з другого місця піднявся на вершину рейтингу, а Пекін піднявся з 8-го на дві позиції вище. Міста бета рівня показують наступні результати: Ханой за останнє десятиліття змінив 112 сходинку на 86, показавши стабільний економічний розвиток, а Київ, навпаки, втратив 11 позицій, посівши 81 місце. Головними причинами таких результатів для Києва, вірогідно, є несприятлива економічна та політична ситуація у зв'язку з агресивною політикою РФ проти України з 2013-2014 рр.

За рейтингом консалтингової компанії AT Kearney Лондон також займає домінуючу позицію – перше місце (за рейтингом 2021 р.), а столиця Китаю опинилась на 23-му місці. Варто зазначити, що за рейтингом 2012 р. ці міста займали 2 та 14 місця відповідно. Міста рівня бета: Київ посів 94 місце, хоча в рейтингу 2012 р. був зовсім відсутній. Ханой зайняв 177 місце. Цей рейтинг враховує показники інформаційного обміну, людський капітал, ділову активність та політичну вагу. Політичні режими Китаю та В'єтнаму здійснюють негативний вплив на важливий показник інформаційного обміну, крім цього Ханой демонструє низьку ділову активність та політичну вагу у системі глобальних міст світу, хоча й має значний людський капітал. Лондон займає стабільно високу позицію завдяки лідируючим показникам в даних аспектах. Київ показує високі темпи розвитку показників інформаційного обміну та демократичних змін після останніх політичних подій, що посилює його позиції у рейтингу.

За Global Power City Index першу сходинку за 2021 р. посів Лондон, у той час як його конкурент в Азії Пекін зайняв 17-ту позицію. Головними прогалинами Пекіну є проблеми забруднення довкілля та невисокий показник життєдіяльності міста. Міста бета-рівня не увійшли до цього списку. Цей рейтинг оцінює 6 головних функцій: економічний розвиток, дослідження та розробки, культурні зв'язки, життєдіяльність міста, стан довкілля, доступність міської території.

За рейтингом Cities With The Most Fortune 500 Companies Лондон з 193 компаніями опинився на 2-му місці, а Пекін зайняв 6 місце із чисельністю 116 компаній. Міста бета-рівня (за GAWC) не представлені в цьому рейтингу.

За рейтингом Mercer «Вартість життя у містах» наявні наступні результати. Пекін зафіксований на 9-тій сходинці списку, а столиця Великобританії – на 18-тій. Міста бета-рівня є менш дорогими для проживання, тому розмістилися на 139 місці (Ханой) та на 149 (Київ).

За рейтингом щодо кількості хмарочосів в 10-ку лідерів увійшов Київ, у той час як столиця В'єтнаму опинилася аж на 57-місці. Міста альфа-рівня розподілилися наступним шляхом: Лондон – 10 місце, Пекін – 47-ме.

До рейтингу аеропортів світу (2021) за пасажирооборотом увійшов Міжнародний аеропорт Пекін-Шоуду (100,394,029), який зайняв 2-гу позицію та Міжнародний аеропорт Лондона – Гітроу (80,126,320). Київ та Ханой не увійшли до цього рейтингу, але мають такі дані: аеропорт Бориспіль (15,260,281), аеропорт Нойбай (21,381,452).

Дослідження глобальних міст були посилені аналізом статистичних даних, які у співставленні з даними рейтингів допомогли виявити окремі тенденції та особливості глобальних міст. Метою кореляційного аналізу статистичних даних по містах та рейтингів є виявлення взаємозв'язку причин та наслідків розвитку глобальних міст, встановлення слабких та перспективних напрямків їх розвитку.

Міста рангу альфа демонструють нерівномірні темпи зростання населення. За статистичними даними населення Лондона збільшується помірними темпами (1,7%), а Пекін показує бурхливіші темпи зростання людності (3,4%), процес пришвидшення яких почався з минулого століття і триває до сьогодні. Міста рівня бета мають дещо схожі темпи. Київ стабільно зростає, але малими темпами (0,51%), хоча за статистикою 2021 року кількість киян скоротилася, що пов'язано зі зменшенням природного та міграційного приросту населення. Ханой є швидко зростаючим містом, кожен рік столиця В'єтнаму збільшується на 3,5%, оскільки це найбільша міська система на півночі країни та потужний економічний центр.

Було виявлено, що найвищий рівень безробіття зафіксований у Лондоні (8,1%), столиця Китаю продемонструвала менший показник (1,39%). Головною причиною високого рівня незайнятих у Лондоні є локдаун 2020 та 2021 року, які були значно жорсткіші, ніж в інших представлених містах. У містах рівня бета показники безробіття наступні: Київ – 2,1%; Ханой – 4,3%. Варто зазначити про вплив значних темпів зростання кількості населення на рівень безробіття, який особливо чітко показує Ханой: з 2012 р. показники незайнятих активно зростають разом з кількістю містян.

Цікавими показниками при дослідженні глобальних міст виявилися середня заробітна плата у співставленні з вартістю оренди однокімнатної квартири у центрі столиць. Середня заробітна плата у Лондоні майже вдвічі більша за вартість житла в центрі (4,5 тис. \$ і 2,4 тис. \$). Інше місто рівня альфа – Пекін має зовсім інші результати. Середня вартість оренди квартири в центрі (1,5 тис. \$) є вищою за середню заробітну плату (1,4 тис. \$) у місті. Вплив на такі показники мають два головні фактори: значна поляризація між заможним та бідним населенням столиці Китаю і висока густина населення в центрі міста. Варто зазначити, що ці показники ніяк не корелюють з рівнем безробіття у містах. Міста рангу бета мають схожі між собою показники, які показують, що середній показник оплати праці є більшим за вартість житла, але має незначну різницю. Київ є більш дорогим містом за орендою нерухомості та оплатою праці (776 \$ і 665 \$), у той час як у столиці В'єтнаму це співвідношення 466 \$ і 339 \$ відповідно.

Виявлена кореляція показника номінального ВВП з рейтингом Mercer «Вартості життя». Найвищий ВВП зазначений у Пекіні (636 млрд \$ в рік), який посів 9-ту сходинку рейтингу, у той час як Лондон має дещо менший показник (565 млрд \$ в рік) і займає 18-ту позицію. ВВП Ханой становить 42 млрд \$ і посідає 139-е місце, а Київ з показником 33 млрд \$ - 149-е.

Автором проаналізовано також формування глобальних міст як освітніх центрів. Столиця Китаю значно домінує над британським містом за кількістю закладів вищої освіти – 71 та 21 відповідно. Такі показники свідчать про Бейджин як важливий освітній центр світового значення, що посилюється тим, що 12 вузів входять в топ-500 кращих університетів світу та кожного року займають важливі позиції у відповідних рейтингах. Лондон є важливим освітнім центром, його менша кількість закладів пов'язана з тим, що в багатьох європейських країнах набуває поширення тенденція розмішувати освітні центри за межами великих міст, щоб скоротити навантаження на столиці та сприяти розвитку інших регіонів. У Києві зафіксовано 70 закладів вищої освіти, проте лише декілька з них потрапляють до міжнародних рейтингів, значно поступаючись столичним китайським. У Ханой є 16 університетів, проте зважаючи на те, що раніше їх було близько десяти, можна спостерігати швидкі темпи розвитку вищої освіти у місті.

Наступним етапом дослідження став аналіз культурної спадщини у обраних столицях – глобальних містах. Лондон має досить розвинену систему культурних об'єктів. У місті зафіксовано 240 музеїв різної тематики, 4 пам'ятки всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, також місто приймало Олімпійські ігри та є важливим центром паломництва зважаючи на історичну спадщину. Пекін дещо поступається конкуренту з такими показниками: 23 музеї, 3 пам'ятки всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, місто також проводило Олімпійські ігри. Міста рангу бета мають менш розвинену систему культурних зв'язків на глобальному рівні. Київ є більш культурно збагаченим, ніж азійська столиця – 40 музеїв та 2 пам'ятки всесвітньої спадщини ЮНЕСКО проти 9 музеїв та 1 пам'ятки всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.

У британській столиці 6 аеропортів, а у Пекіні – 2, проте за пасажирооборотом Міжнародний аеропорт Пекін-Шоуду входить в топ-10 аеропортів світу (2-га позиція), а Лондонський аеропорт Гітроу, який також входить до цього списку – на 7-мій сходинці. Хоча міста рангу бета не увійшли до рейтингу, проте слід зазначити, що Київ має 2 аеропорти Бориспіль і Жуляни, а Ханой – лише аеропорт Нойбай, це пояснює більші показники в'єтнамського аеропорту за пасажирооборотом, ніж у київському Борисполі.

При дослідженні глобальних міст автором також були враховані такі показники як кількість посольств, кількість представництв іноземних організацій та прямі іноземні інвестиції. У всіх містах рівнів альфа та бета є наявною фондова біржа. У Лондоні розміщено 160 посольств, 3 представництва іноземних організацій, за 2021 рік надійшло близько 452 млрд \$ іноземних інвестицій. Бейджин має 132 посольства, 1 філіал іноземної організації та прямі іноземні інвестиції у розмірі 116 млрд \$. Серед міст рангу бета домінує столиця України з 80-ма посольствами та прямими іноземними інвестиціями у розмірі 2,9 млрд \$. Ханой має такі результати: 54 посольства та іноземні інвестиції – 1,68 млрд \$. Представництва іноземних організацій в обох містах відсутні.

Дослідивши чотири світових міста та порівнявши міста рангу альфа та бета зроблено наступні висновки. Для досягнення вищого ступеня інтеграції у системі глобальних зв'язків, міста мають розвиватися за різними сферами: транспортних комунікацій, культурній складовій, по міжнародним економічним зв'язкам,

фінансовим змінним, нарощувати політичну вагу міста, досягати кореляції соціально-демографічних і політико-економічних показників.

Лондон є містом рівня альфа ++ за GAWC. Британська столиця демонструє значні зрушення за останні десять років у рейтингах глобальних міст, випереджаючи інші потужні глобальні міста на зразок Нью-Йорка. Крім цього місто демонструє високі показники розвитку майже у всіх сферах. Серед усіх досліджених міст, Лондон єдиний, де, наприклад, середня заробітна плата в два рази більша за вартість оренди житла. Лондон є прикладом міської системи, яка демонструє стійкі та потужні глобальні зв'язки в економіці, політиці, культурі, транспорті, туризмі та інших сферах. Це місто повністю включене в світову систему, є лідером глобальної економіки і майже не має слабких місць. Головною вразливою точкою міста, напевне, є саме його висока інтегрованість в процеси глобалізації, негативні наслідки якої у вигляді військових конфліктів, економічних криз, пандемій та інших глобальних проблем можуть завдати удару по міській системі, проте саме високі показники та стабільна економічна сфера є поручнями для стійкості міста до викликів.

Пекін належить до рівня альфа+ і демонструє швидкі темпи розвитку глобальних зв'язків. Головною перевагою міста є розвиток економічної та інноваційної сфер, надходження іноземних інвестицій. Проте разом з цими позитивними явищами з'являються негативні внаслідок значної розмежованості між заможним та бідним населенням, що породжує високу вартість нерухомості і разом з тим досить невисоку середню заробітну плату. Також Бейджин має значно менше розвинені культурні зв'язки, ніж столиця Великобританії, проблемну екологічну ситуацію.

Київ – є глобальним містом рівня бета, хоча ще 10 років тому його ледве можна було б віднести до глобальних міст. Столиця України має високі перспективи становлення світового культурного та освітнього центру. Крім цього, Київ є більш інвестиційно привабливим, ніж наприклад Ханой, має вищу заробітну плату та рівень ВВП. Слабкими місцями українського міста є нестабільна політична та військова ситуація, яка негативно впливає на економічну сферу.

Ханой є досить молодим глобальним містом рангу бета, яке має стабільні, але більш помірні, ніж у Києва темпи розвитку. Наразі це місто не має стійких глобальних зв'язків, які б демонстрували якісь сильні сторони. Місто рівномірно розвивається, зростає рівень економічної співпраці не тільки з країнами Південно-Східної Азії, але і з європейськими. Ханой має значний туристичний потенціал, розвивається в економічній сфері, має власну фондову біржу, зростаючі темпи ВВП, хоча рівні освіти та культури у міста є проблемними. Також варто відмітити залежність економіки від КНР, яка є лідером іноземних інвестиційних надходжень в місто.

Шевчук Вадим Юрійович,
Освітня програма «Урбаністика та
міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к.г.н. Вікторія Запотоцька
Рецензент: к.г.н., доцент Олена Дронова

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ РИНКУ ЖИТЛОВОЇ НЕРУХОМОСТІ МІСТА ХМЕЛЬНИЦЬКИЙ

Хмельницький – промисловий, культурний і торгівельний центр Поділля. Як свідчать аналітичні оцінки агентств нерухомості міста, житлова нерухомість у Хмельницькому постійно дорожчає. На це є дві причини: коливання валютного курсу та зростання цін на первинному ринку. Забудовники також змінили прайслисти через збільшення собівартості будівництва. Місто не має офіційного поділу на райони, але вирізняють до десяти мікрорайонів, низку житлових масивів та історичних місцевостей.

Об'єкт дослідження – ринок житлової нерухомості міста Хмельницький. Предмет дослідження – просторові аспекти функціонування ринку житлової нерухомості міста Хмельницький та особливості його сучасної трансформації. Мета дослідження – оцінка теоретико-методичних основ суспільно-географічного дослідження ринку житлової нерухомості міста Хмельницький та обґрунтування практичних рекомендацій з його удосконалення.

У 2021 році житлова забудова займала 24,32% території міста (майже 2262,94 га), з якої 85.2% припадало на садибну забудову. Найбільшу частину усього житлового фонду складає багатоквартирна забудова (понад 4/5 від усього житлового фонду). Протягом останніх 5 років у Хмельницькому збільшилися площі прийнятих в експлуатацію житлових будівель. Основним напрямом державної підтримки будівництва житла була реалізація програм «Доступне житло», «Здешевлення вартості іпотечних кредитів», «Власний дім» та молодіжного житлового кредитування.

На первинному ринку житлової нерухомості у Хмельницькому переважають багатоквартирні будинки – житлові комплекси; невелика частка припадає на котеджі та таунхауси. Зазвичай пропонуються 10-поверхові (рідше 9-поверхові) житлові новобудови із цегли.

Протягом 2020-2022 років середня ціна за 1 м² у новобудовах змінювалася – загалом спостерігалася тенденція до збільшення. У січні 2021 року середня ціна за 1 м² по місту становила 10 681 грн, у грудні 2021 року – 11155 грн. Мінімальна ціна за 1 м² у січні 2021 року становила 7 000 грн. та залишилась такою до грудня цього ж року. Максимальна ціна за 1 м² зазнала зменшення від 27 870 грн. до 21730 грн.

Стосовно котеджів і таунхаусів, то станом на січень 2020 року тривав продаж будинків у семи котеджних містечках у мікрорайонах Дубове, Гречани, Лезневе та Озерна. Частина котеджів і таунхаусів є збудованими та зданими в експлуатацію. Варто зазначити, що більшість таких будинків є двоповерховими.

Найбільш поширена ціна на котеджі та таунхауси коливається в діапазоні від 1 до 1,5 млн. грн. при тому що площі будівель у цьому діапазоні є доволі різними – від 88 до 150 м². Будинки такого типу найчастіше розташовані у мікрорайонах Дубове та Гречани.

Попитом користуються, насамперед, готові будинки для проживання ціною до 40 тис. доларів США, або нові будинки площею до 200 м². Після істотного стрибка цін на комунальні послуги і введення податку на нерухомість при однаковому ремонті і розташуванні вартість будинку у 200 м² може бути навіть вищою, ніж будинку у 500 м².

У період із липня по жовтень 2021 р. ціна квартир Хмельницького на вторинному ринку також поступово зростала на кілька відсотків щомісяця. Особливо це стосується однокімнатних квартир, на які існує значний попит у інвесторів для здачі в оренду. В умовах невизначеності щодо ведення основного бізнесу велика кількість підприємців вирішили вкладати гроші в квартири і здавати їх в оренду. Таким чином, зараз попит на однокімнатні квартири майже наполовину має інвестиційну складову. Вищим попитом користуються однокімнатні квартири, що повністю мебльовані.

Первинний ринок житлової нерухомості в місті в основному представлений пропозиціями продажу квартир у житлових комплексах. На початок 2020 року більшість таких пропозицій була зосереджена в мікрорайонах Виставка, Дубове, Озерна та Центр; пропозиції продажу котеджів і таунхаусів в основному локалізовані в мікрорайонах Дубове, Гречани, Лезневе та Озерна. У мікрорайонах Ружична та Книжківці не виявлено пропозицій на первинному ринку. Будівництво житлових будинків в основному здійснюється на раніше незабудованих ділянках, але також є випадки будівництва на територіях, де розміщувалися садибні будівлі, сільськогосподарські підприємства, склади тощо.

Ріст цін на вторинному ринку стрімко наздоганяє первинний ринок. Адже продавці квартир дуже часто звертають увагу на те, скільки схожа квартира зараз коштувала б у забудовника на етапі будівництва і потім додають до цієї ціни ще 10-25%.

Від початку активної фази війни росії проти України призупинили роботу частини реєстрів нерухомості з метою підтримання безпеки, серед них Державний реєстр речових прав на нерухоме майно. Відключення реєстру означає неможливість завершення угоди купівлі-продажу та набуття права власності.

У середині лютого 2022 р. у Хмельницькому спостерігався надлишок квартир для оренди, а пропозиція на ринку була вищою за попит, ціна оренди із початку опалювального сезону поступово знижувалася, середня завантаженість квартир на подовбу оренду не перевищувала 70% від готелів, де було достатньо вільних місць. Проте вже у перші дні війни ситуація різко змінилася. Все вільне житло було орендоване, вільні квартири і кімнати стали дефіцитними, адже західний регіон України виявився відносно безпечним місцем для тимчасового перебування вимушених переселенців. В умовах війни вирости ціни не лише на

оренду житла, а, наприклад, частково здорожчала і нерухомість в новобудовах переважно через зростання цін на матеріали.

У Хмельницькому поширена тенденція до перенесення термінів здачі в експлуатацію об'єктів житлової нерухомості в середньому на 3-4 квартали, що спричиняє появу недовіри до певних забудовників зі сторони наявних та потенційних інвесторів. Серед проаналізованих десяти основних забудовників в місті є такі, які здають об'єкти вчасно або із мінімальними затримками, проте також є інші, в яких оголошені терміни здачі зміщуються декілька разів на тривалі терміни.

Юкиш Владислав Євгенович,
Освітня програма «Урбаністика та міське планування», ОР Бакалавр
Науковий керівник: к. геогр. н., доцент Володимир Матвієнко
Рецензент: д. геогр. н., професор Сергій Запотоцький

СИСТЕМА ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ МІСТА КИЄВА: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ

Громадський транспорт – це невід'ємна складова великих мегаполісів у ХХІ столітті. Багато провідних європейських міст визначили публічний транспорт як один із пріоритетів для розвитку доступного, комфортного та безпечного середовища (Париж, Мадрид, Берлін, Відень тощо). Система громадського транспорту в місті Києві за останні роки суттєво не змінювалася, проте виклики сьогодення, перед якими вона опинилася, відкрила нові проблеми, загрози, але й потенційні вікна можливостей на шляху до сталої столиці.

Актуальність теми визначається великою кількістю користувачів публічного транспорту в місті (понад 1,5 мільйони осіб щодня) та значимістю системи громадського транспорту для збалансованого розвитку всієї Київської агломерації.

Об'єктом даного дослідження виступає система громадського транспорту міста Києва. Предметом дослідження є вплив кризових обставин на функціонування та розвиток системи громадського транспорту в столиці України. Метою роботи – є суспільно-географічне дослідження розвитку громадського транспорту міста Києва в умовах викликів ХХІ століття на локальному, регіональному та глобальному рівнях.

Під час дослідження було проведено глибинні інтерв'ю з фахівцями у сфері транспортної політики та пересічними мешканцями столиці, які активно користуються громадським транспортом, SWOT-аналіз, а також, особисті спостереження. За допомогою контент-аналізу джерел у відкритому доступі проведено аналіз впливу кризових явищ на систему публічного транспорту міста Києва.

Проведений SWOT-аналіз показав, що система громадського транспорту м. Києва має багато слабких сторін: застарілий рухомий склад (це стосується більшості потягів метро, трамваю, електричних потягів), неможливість оплати

банківською картою в більшості маршрутних таксі, відсутність інклюзивності на зупинках та в більшості рухомих засобах, корупція тощо. Проте наявні й сильні сторони: низькі ціни на проїзд, оновлений рухомий склад (це стосується, перш за все, автобусів та тролейбусів), широке охоплення значної площі Києва наявними маршрутами, велика кількість користувачів.

Система громадського транспорту столиці України та рейтинг пасажиропотоку за видами транспорту в м. Києві станом на 2020 рік виглядає наступним чином:

- 1) метрополітен (279 млн. осіб);
- 2) маршрутні таксі (100-130 млн. осіб);
- 3) трамвай (75 млн. осіб);
- 4) тролейбус (68 млн. осіб);
- 5) автобус (67 млн. осіб);
- 6) міський електропоїзд (2 млн. осіб).

Усі перелічені види громадського транспорту, окрім маршрутних таксі, підпорядковуються комунальним/державним підприємствам: КП «Київпастранс», КП «Київський метрополітен», АТ «Укрзалізниця». Маршрутні таксі представляють приватні перевізники. Даний факт – локальний виклик для всього міста, адже комунальні підприємства є одними з найбільш неефективних форм господарювання в Україні. Це пояснюється наявністю корупції, старих радянських підходів до управління персоналом, сумнівних закупівельних тендерів, відсутністю системи особистої відповідальності керівництва підприємств перед місцевими платниками податків тощо.

Актуальною проблемою на місцевому рівні, як зазначають опитувані користувачі міським транспортом, (як і в більшості міст України) залишаються маршрутні таксі. Цей вид транспорту був задуманий як перехідний етап у другій половині ХХ ст., але він наявний у Києві й донині. Враховуючи сучасні вимоги до комфортного громадського транспорту у світі, серед яких: комфортність сидячих місць, достатня кількість вільного простору, санітарні вимоги, кондиціонери, безготівкова оплата проїзду, доступність для вразливих категорій населення (літні люди, інваліди, вагітні жінки, маленькі діти тощо), маршрутні таксі мають поступово замінюватися на більш екологічні види громадського транспорту.

У процесі проведення дослідження був виявлений ще один вагомий локальний виклик щодо розвитку системи громадського транспорту м. Києва, а саме – політична некомпетентність на місцевому рівні. Мер міста та КМДА мають всі можливі інструменти для впровадження швидких необхідних змін задля створення політики збалансованого розвитку системи громадського транспорту, але, на жаль, наразі не має політичної волі для змін, які потрібні громадам столиці. Наведемо декілька прикладів отриманих за результатами глибинних інтерв'ю:

- Відсутній план сталої міської мобільності – інструмент стратегічного просторового планування, розвитку транспортної системи та формування транспортної політики міста, де пріоритетом є пішохід.

- Не створено якісного та комплексного моніторингу ефективності роботи громадського транспорту та всієї транспортної системи міста, затримки руху, аналітики та необхідних висновків.

- Відсутній належний ремонт рухомого складу. У Києві неналагоджений комплексний ремонт старих засобів громадського транспорту. Велика кількість рухомого складу, який ще можна використовувати, простоє і чекає на утилізацію. Вірогідно, це пов'язано з корупційними схемами на закупівлі нового рухомого складу.

- Некомпетентні управлінці. У 2015 році Світовий банк разом із компанією Integrated Transport planning Ltd розробили рекомендації з оптимізації та реорганізації громадського транспорту. Того ж року компанія А+С створила для міста транспортну модель, що мала допомогти зрозуміти логіку транспортних потоків міста і створити базу для їхньої оптимізації. За словами експертів, рекомендації Світового банку були розраховані на їх реалізацію впродовж одного-двох років. Натомість за чотири роки Київ, за офіційними звітами, впровадив лише 17 % від запропонованих фахівцями рекомендацій.

Всі наведені аргументи свідчать, що міська влада проводить транспортну політику, яка має у пріоритеті автомобіль, а не пішохода чи користувача громадського транспорту. Враховуючи, що бюджет м. Києва за 2020 р. становив 62 млрд. грн., (найбільший в Україні) з яких 11,3 млрд. грн. спрямовано на транспорт та дорожню інфраструктуру, а в цьому ж році м. Київ опинився на 7 місці за заторами у світі, можна зробити висновок, що влада столиці не зацікавлена у створенні збалансованої системи громадського транспорту. Це можна пояснити, або некомпетентністю людей, які взяли на себе відповідальність за життя мільйонів мешканців, або бажанням привласнювати бюджетні кошти перешкоджаючи необхідним змінам.

Для системи громадського транспорту м. Києва на регіональному рівні актуальним є виклик у сфері міграцій. Це стосується, як маятникових щоденних міграцій з передмість столиці (близько 500 тис. осіб в день) до місць прикладання праці, навчання, магазинів тощо, так і класичної міграції з інших регіонів держави, які переїжджають для пошуку нових фінансових, освітніх, кар'єрних можливостей, або просто тікають від війни.

Звісно, війна з Московією, повномасштабна фаза якої почалася 24 лютого 2022 року теж вплинула і впливає на систему публічного транспорту м. Києва. На час війни перестають працювати окремі види транспорту (наприклад, маршрутні таксі), окремі станції метрополітену тощо. Змінюється традиційне функціонування даної системи та окремих її частин. Проте найцікавіше, що інфраструктура громадського транспорту тепер отримала нові функції: підземні станції метрополітену використовують десятками тисяч осіб як бомбосховище, у них проводять прес-конференції Офісу президента, культурні заходи, ночівля, тобто тут тепер вирує повноцінне життя.

Важливим наслідком цієї війни може стати швидший перехід ЄС та України на альтернативні джерела енергії, адже тепер закуповувати нафту й газ у країни-агресора буде не тільки неетично – це загрожуватиме національній

енергетичній безпеці нашої держави. Це буде безпосередньо стосуватися функціонування та розвитку наземних видів громадського транспорту в м. Києві.

Кризові обставини, в яких опинилася більша частина світу, теж впливають на систему громадського транспорту м. Києва. По-перше, Covid-19, а точніше заходи місцевої і державної влади щодо запобігання поширенню епідемії суттєво знизили пасажиропотік у публічному транспорті – метрополітені на 56,4 %, автобусах на 39,9 %, тролейбусах на 38 %, трамваях на 21,6 %.

Важливим природним чинником є зміни клімату, які впливають не лише на людей та живі організми. Непередбачувані повені, зсуви, коливання температури (особливо сильний вплив на дорожню інфраструктуру, коли температура стрибає від -1 до +1 градусів за Цельсієм, адже це швидше руйнує структуру асфальту), пилові бурі, сильні зливи, гради тощо. Всі ці явища небезпечні для користувачів громадського транспорту фізично, проте це, також, наносить шкоду міській інфраструктурі, а отже, фінансові збитки.

Таким чином, система громадського транспорту є стратегічно важливим інструментом для стабільного соціально-економічного функціонування та життєдіяльності столиці.

Задля зменшення наслідків від глобальних кризових явищ необхідно впроваджувати превентивні заходи: створювати умови для дистанційного навчання, роботи, отримання необхідних послуг для підтримання життєдіяльності населення онлайн; закуповувати резервні засоби громадського транспорту на випадки спалахів непередбачуваних захворювань; збільшувати площу доступних зелених зон при меншій щільності населення; активно впроваджувати заходи боротьби з наслідками зміни клімату – модернізація зливової та каналізаційної системи, продуманий ландшафтний дизайн, більше зелених насаджень в центральних районах міста, альтернативна енергетика та багато іншого.

Для того, щоб протистояти регіональним і локальним викликам варто більше й активніше залучати місцевих мешканців до прийняття важливих рішень, планування, налагоджувати взаємодію між місцевою владою, громадами та бізнес-середовищем. Тільки за такого сценарію м. Київ й система громадського транспорту зможуть розвиватися гармонійно.