НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ГЕОГРАФІЇ

С.А. ПОКЛЯЦЬКИЙ

# УМОВИ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ: суспільно-географічне дослідження

*ПРОЕКТ «НАУКОВА КНИГА»*
*(МОЛОДІ ВЧЕНІ)*

КИЇВ • НАУКОВА ДУМКА • 2016

УДК 911.375:314:330.59 (477)

У монографії викладено теоретико-методологічні основи та методику суспільно-географічного дослідження умов життя населення великих міст. Проаналізовано досвід досліджень великих міст у рамках різних наук, у тому числі географії. Із суспільно-географічних позицій розкрито сутність категорії «умови життя населення великого міста». Обґрунтовано методику дослідження умов життя, яка ґрунтується на поєднанні статистики і результатів анкетного опитування. На цій підставі проведено типізацію 45 великих міст України за специфікою формування економічної, соціальної, екологічної та соціокультурної складових умов життя. Визначено пріоритетні напрями поліпшення умов життя населення у великих містах України, розкрито шляхи вдосконалення організаційного механізму управління їх розвитком.

Для широкого загалу фахівців з проблем управління, урбаністики, географам, соціологам, економістам, викладачам, аспірантам і студентам.

Monograph deals with theoretical and methodological foundations and methods of socio-geographical study of living conditions in big cities. The experience of interdisciplinary and geographical researches of big cities is analyzed. From socio-geographical position the essence of the category «living conditions in large cities» is discovered. Complex objectively-subjective method of estimating the population's living conditions in large cities of Ukraine on the basis of calculation of integral index of favorability is developed. 45 Ukrainian big cities are typified by specifics of formation of the economic, social, environmental and socio-cultural components living conditions. The priority directions for improving living conditions in big cities are established, the ways to development of institutional mechanism for management are revealed.

This book will be of interest to wide variety of professionals in governance, urban studies, geographers, sociologists, economists, professors, graduate and students.

Відповідальний редактор доктор географічних наук І.В. ГУКАЛОВА

Р е ц е н з е н т и :
доктор географічних наук *С.А. Лісовський,*
доктор географічних наук, професор *К.В. Мезенцев*

*Рекомендовано до друку вченою радою*
*Інституту географії НАН України (протокол № 5 від 23.06.2015 р.)*

***Видання здійснено за кошти Цільової комплексної програми***
***«Створення та розвиток науково-видавничого комплексу НАН України»***

Науково-видавничий відділ медико-біологічної,
хімічної та геологічної літератури

Редактор *О.І. Калашникова*

© С.А. Покляцький, 2016
© НВП «Видавництво "Наукова думка"
НАН України», дизайн, 2016

**ISBN 978-966-00-1573-9**

# ВІД РЕДАКТОРА

У монографії подано суспільно-географічний аналіз умов життя населення великих міст України. Для нашої держави, яка належить до країн з високим рівнем урбанізації, ця робота є дуже актуальною у практичному й теоретичному сенсі. Суспільно-географічне осмислення умов життя, розкриття їх сутності, порівняльний аналіз сприятливості умов життя у містах з населенням понад 100 тис. осіб створює фундаментальні засади забезпечення виваженої регіональної політики, відповідає актуальним потребам розвитку суспільної географії та геоурбаністики як найважливіших «інтегрувальних» напрямів географії загалом. Разом з тим дослідження відкриває нові грані в осмисленні наукових категорій, пов'язаних із соціальним буттям людей, їх потребами та інтересами.

В Україні з 1991 р. закладено фундаментальні засади для формування геоурбаністики, які представлені відомими працями у галузі географії міст і дослідження урбанізації й стосуються трансформаційних змін міського простору, функцій міст та їх впливу на простір, розвитку господарських і міських агломераційних утворень, аналізу процесів метрополізації та їх перебігу на території нашої держави, проблем розвитку малих міст. В останні роки видано нові підручники для вищої школи, укладено навчальні програми спецкурсів. Водночас соціальні якісні сторони урбанізації, умови та якість життя населення міст досліджено фрагментарно, що не може лишатися нормою, якщо розуміти, що міста, зокрема великі, — це головна арена прояву та інтенсифікації соціально-економічних процесів, місця зосередження найбільших цінностей, інновацій, створених людством, а отже, що вони є полюсами росту і головне — соціальної і міграційної привабливості.

Очевидна новизна дослідження полягає у такому: 1) уточненні і розкритті змісту категорії «умови життя населення», визначенні великого міста як складного феномену — історично сформованої соціально-економічної підсистеми суспільства, яка володіє своїм комплексом ознак; 2) у розробці оригінальної методики та інтегрального оцінювання сприятливості умов життя у 45 великих містах України за поєднання обробки статистичних показників з результатами соціологічного опитування респондентів, що забезпечило глибоке і детальне визначення умов життя населення; 3) обґрунтуванні типізації великих міст за специфікою умов життя населення та її апробації на прикладі великих міст України; 4) розробці напрямів поліпшення умов життя населення великих міст. Автор із задоволенням заводить читача

до своєї творчої лабораторії, веде його від етапу до етапу, розкриваючи обрані підходи, методи. Текст добре ілюстрований: автор розробив паспорти міст, в яких за допомогою інфографіки стисло відображено результати оцінювання умов життя, багато картосхем побудовано за методом інтерполяції даних. Читачу стає зрозумілим увесь непростий шлях дослідника — від задумів оцінювання умов життя до їх практичного втілення, що має зацікавити всіх, хто долучився або долучається до проблематики вивчення міського різноманіття та його специфіки.

Дуже сподіваюсь, що матеріал монографії надихне дослідників на нові наукові звершення у галузі геоурбаністики, а автору вистачить сил і наполегливості продовжити наукові пошуки у проблематиці, яка визначає і майбутнє географії загалом.

*І.В. Гукалова,*
доктор географічних наук,
Інститут географії НАН України

# ПЕРЕДМОВА

Населення — це найцінніший ресурс будь-якої країни, а життя людини — найцінніше, що у неї є. Останніми роками наша держава зіштовхнулася з низкою внутрішніх і зовнішніх загроз життю людей, що призвело до погіршення демографічної ситуації і соціально-економічного стану в цілому. Не потрібно бути великим діячем, щоб розуміти, що демографічна ситуація, яка проявляється у зростаючій депопуляції населення, — це запущена хвороба, для лікування якої необхідні не тільки триразовий прийом таблеток перед вживанням їжі, а й неодноразове хірургічне втручання. Знаючи досконало карту і регіональні проблеми України, які можна умовно об'єднати у прототип будови людського організму, географічній науці під силу поставити чи ненайточніший «діагноз» щодо наявності тих чи інших територіальних ризиків.

Проте на сьогодні недостатньо покращити один чи декілька факторів життя (економічний, медичний та ін.). Як лікування людського організму від захворювань, що іноді передбачає застосування антибіотиків, може призвести до хвороб печінки та нирок, так і самоціль неодмінного покращання одного фактора життя людини часто означає втрати в інших сферах, унаслідок чого нівелюються досягнення високого рівня та якості життя в цілому. Отже, увага має бути приділена комплексним підходам до осмислення проблем, оскільки, наприклад, показники смертності у старопромислових регіонах України навряд чи стануть нижчими, якщо навіть у кожному населеному пункті відкрити нові, сучасно обладнані медичні центри.

Інший важливий чинник — думка людей. Її також слід враховувати, адже сучасне суспільство стає все вибагливішим до середовища, в якому воно проживає. «Умови життя», «рівень життя», «якість життя» населення є тими життєвими категоріями, які потребують осмислення не лише з об'єктивної, а й суб'єктивної точки зору. Відбуваються зміни у різних сферах життя, змінюються економічні, соціальні, екологічні, соціокультурні чинники, виникають нові потреби та інтереси населення. Разом із тим змінюються суб'єктивне сприйняття та оцінювання умов життя людьми, що є сигналом суспільству і матеріалом для науковців побачити за цим шанси, можливості, загрози і вчасно впоратися з ними.

Як і в людському чи будь-якому іншому організмі є життєво важливі органи, без функціонування яких організм стає нежиттєздатним, так і у будь-якій країні є відповідні «точки» чи «полюси», без яких неможливі сучасне життя людей і рух країни вперед. На нашу думку, в XXI ст. для України такими полюсами росту є насамперед великі міста.

Мережа великих міст завжди була ядром національної економіки, адже ці поселення є центрами міграційної привабливості і джерелом економічної, фінансової та інтелектуальної активності. Більша частина міських жителів України нині проживає саме в таких поселеннях. Значні, надвеликі, найбільші міста і міста-мільйонники зосереджують 18 106 тис. осіб на площі, яка становить усього 1,5 % території України! Великі міста з'єднані між собою та іншими поселеннями потоками інформації, товарів, людей та капіталу. Це традиційний «магніт» для талантів та ініціативних людей з України і не тільки, і виграють ті міста, яким вдається утримати так званий креатив-

ний клас. Бізнес в Україні теж мігрує до вузлів високої економічної концентрації (хоча для світу характерні зворотні тенденції). Саме це поєднання — капітал і розум — є найважливішим для розвитку міст і країни в цілому. На створення кращих умов життя у нижчих суб'єктах ієрархії міських поселень, враховуючи їх диверсифікованість, дисперсність і кількість, потрібно значно більше часу та коштів. Порівняно з ними великі міста володіють значно кращим базовим потенціалом поліпшення умов життєдіяльності людей. Тому актуальність дослідження умов життя населення великих міст зростає. Розуміючи, що у великих містах проживає майже 40 % населення України, а працює ще більше, постає питання підвищення їх конкурентоспроможності, забезпечення соціальної та екологічної безпеки.

Великі міста, принаймні в Україні, є останньою лінією стримування населення від міграції за кордон. В останні десятиріччя окремих напрямів механічних рухів населення село—місто—регіональний центр—столиця—поселення будь-якого рангу за кордоном дотримуються доволі чітко. Відповідно, для держави неймовірно важливо знайти механізм запобігання великому переселенню на всіх територіальних рівнях. Зауважимо, що не всі великі міста України в змозі запропонувати своїм мешканцям той мінімальний набір сучасних «умов», інфраструктури, які мають країни Європейського континенту.

У монографії розроблено теоретико-методологічні засади і методику дослідження умов життя населення великих міст, які апробовано на прикладі 45 міст України. Дослідження було проведено до анексії Криму та війни на Донбасі і спиралося на зібрані статистичні дані 2009 р. й анкетне опитування 2011 р. Однак загальні висновки роботи залишаються актуальними й нині. Існують тенденції, які були описані до відомих політичних подій. Одна з головних тенденцій — зменшення інтегрального індексу сприятливості умов життя у великих містах із заходу на схід і на південний схід (за незначним винятком). Це чітко вказує на те, що сприятливі умови та висока якість життя населення у регіонах і містах, з невеликими територіальними відмінностями показників, що їх характеризують, є запорукою територіальної цілісності будь-якої країни.

Отже, потреба у системному моніторингу умов життя населення великих міст України, який би поєднував соціологічні опитування і офіційні статистичні дані, залишається на порядку денному досліджень. Подібні речі передбачають велику методологічну роботу, яка тільки починається. Водночас міська, і загалом геоурбаністична, проблематика потребує міждисциплінарного кооперування. В подальшому актуальними будуть підсилення вибірки респондентів і розширення набору статистичних даних, які через об'єктивні причини подано у переліку, наданому офіційними установами. Однак обсяг інформації, який може бути отриманий з офіційних джерел стосовно міст, щороку зменшується. Отже, слід шукати способи заповнення цього дефіциту. Сподіваємося, що основний зміст монографії буде позитивно сприйнятий у наукових колах географів і представників інших галузей знань і матиме відголос серед управлінців і всіх зацікавлених осіб.

Автор висловлює глибоку подяку науковому керівнику дослідження доктору географічних наук, провідному науковому співробітнику Інституту географії НАН України І.В. Гукаловій за креативні ідеї та поради. Щиро вдячний директору Інституту географії академіку НАН України, заслуженому діячу науки і техніки України, доктору географічних наук, професору Л.Г. Руденку за конструктивний аналіз авторських напрацювань, а також заступнику директора з наукової роботи доктору географічних наук С.А. Лісовському і колегам з наукових підрозділів інституту. Вдячний докторам географічних наук, професорам Б.П. Яценку, М.І. Фащевському і професору В.В. Загородньому за корисні поради і підтримку. Щиро вдячний О.Л. Дроновій, А.А. Мозговому, І.І. Костащуку, В.В. Ромащенко та Ю.Ю. Заволоці за допомогу у проведенні соціологічного опитування.

# ВСТУП

Сучасне суспільство, на відміну від попередніх часів, все більше усвідомлює важливість аспекту раціоналізації соціального життя. Саме тому у світі з'явилися такі поняття, як «якість», «спосіб», «рівень», «умови», «образ життя», «життєві стандарти», «добробут» життя та ін. Науковці дедалі інтенсивніше досліджують нові актуальні напрями, що характеризують не лише розміщення, а й життя населення.

Відбуваються зміни у демографічній ситуації, змінюються економічні, соціальні, екологічні, соціокультурні умови життя, виникають нові потреби та інтереси. Разом з тим змінюється суб'єктивне сприйняття оцінювання умов життя людьми, що свідчить про необхідність нового наукового осмислення відповідних «життєвих» категорій.

Україна не є винятком у цій ситуації, адже серйозні міграційні та природні втрати її населення пов'язані значною мірою саме із незадоволеністю життєвих реалій. Все частіше доходимо висновку, що прихованим кредо людини, яке супроводжує її протягом усього життя, стає підсвідомий рух — «від умов до якості». У пошуках кращого життя від села до столиці, через обласний чи регіональний центр, українці вже не завжди вибирають територію України для подальшого життя. Все частіше «точкою неповернення» є від'їзд до країн з вищим економічним розвитком, і основна причина цього — незадоволеність в умовах, способі, рівні та якості життя у власній країні. Природні втрати населення так само спричинені незадовільним станом умов життя. Стратегічна роль у формуванні останніх зберігається за великими містами, які є основою геопросторового каркасу України, впливають на розвиток регіонів країни, зосереджують значний соціально-економічний, фінансовий, управлінський, людський, зокрема інтелектуальний, потенціал. Саме великі міста є останньою «лінією утримання» населення від механічного і природного скорочення його кількості у нашій державі.

Інтеграцію знань з проблем урбанізації і розвитку світового господарства, з розвитку регіонів України, формування теорії та методології суспільної географії відображено у працях вітчизняних географів: І.О. Горленко, І.В. Гукалової, С.А. Лісовського, В.П. Нагірної, Я.Б. Олійника, Г.П. Підгрушного, М.Д. Пістуна, Л.Г. Руденка, О.Г. Топчієва, О.І. Шаблія, Б.П. Яценка та ін. У суспільно-географічні дослідження міст і системи розселення величезний внесок зробили українські географи (О.В. Гладкий, В.О. Джаман, А.І. Доценко, П.С. Коваленко, Л.М. Корецький, В.І. Нудельман, Ю.М. Палєха, Ю.І. Пітюренко, А.В. Степаненко), російські географи (М.М. Баранський, Г.М. Лаппо, І.М. Маєргойз, Є.Н. Перцик, В.В. Покшишевський, М.О. Слука, А.І. Трейвіш, Б.С. Хорєв та ін.) і закордонні науковці (М. Кастельс, С. Саасен, П. Тей-

лор, Дж. Фрідман та ін.). Водночас з початку 1990-х років в Україні відчутний брак географічних досліджень, присвячених розгляду процесу і наслідків урбанізації, проблемам розвитку окремих категорій міських поселень, які б охоплювали територію країни і торкалися вивчення не тільки екістичних чи містобудівних питань.

Разом з тим і умови життя населення (УЖН) як наукова категорія досі залишаються відкритими для численних інтерпретацій. Ця категорія була в центрі уваги географів, які розглядали її з різних позицій, у різному часовому і територіальному масштабах. Умови життя населення досліджували в Україні А.Г. Гольцов, І.В. Гукалова, О.В. Машкова, М.І. Фащевський, В.М. Юрківський та ін.; у Росії — О.І. Алексєєв, Т.С. Воронова, С.О. Ковальов, Ю.В. Медведков, К.М. Місевич, В.В. Покшишевський, С.В. Рященко, А.А. Степанова та ін. Утім їх роботи були присвячені оцінюванню умов та якості життя в окремих регіонах чи країнах, дослідженню сільської місцевості або розгляду суті самих категорій. Порівняльному оцінюванню умов життя населення великих міст, особливо в Україні, приділено зовсім мало уваги, хоча подібні дослідження є затребуваними і з боку суспільства, і з позиції розвитку соціальної географії та геоурбаністики. Їх важливість зумовлена відсутністю суспільно-географічного обґрунтування категорії «умови життя населення», потребою розробки комплексної методики оцінки і порівняння великих міст за сприятливістю умов життя з огляду на існуючі можливості географії та міждисциплінарність об'єкта вивчення.

Очевидно, що у пошуках наукового апогею і, отже, кращих умов та якості життя науковці, формуючи власні моделі дослідження, повинні розвивати методологію «сприйняття» і насамперед візуалізації населенням цих умов. Саме ж українське суспільство, яке час від часу наполегливо заявляє про затребуваність зазначених категорій, вочевидь теж стоїть на порозі переосмислення основ власного життєзабезпечення, які пов'язує не тільки з індивідуальним добробутом, а й з перспективами розвитку країни та найбільш розвинених її центрів — великих міст. Подібного роду дослідження можуть бути покладені в основу: розв'язання методологічних і практичних проблем регулювання соціально-економічного, екологічного, соціокультурного розвитку великих міст України; формування програм, стратегій, концепцій соціально-економічного розвитку великих міст України; аналітичних рейтингових досліджень розвитку міст України та інших країн; обґрунтування системи моніторингу соціально-економічного розвитку міст.

РОЗДІЛ 1

# ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ

## 1.1. МІСТО ЯК МІЖДИСЦИПЛІНАРНИЙ ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ В ІСТОРИЧНІЙ РЕТРОСПЕКТИВІ

Місто як специфічний простір життєдіяльності сучасної людини, містобудівних і технічних процесів, інформаційних і технологічних потоків, як культурно-духовне середовище та історична спадщина, центр політичної влади і управління постає цікавим феноменом дослідження. Із піднесенням ролі міст у суспільстві та збільшенням їх людності увага до них ставала все пильнішою, і згодом місто стало фокусом досліджень у рамках філософії, історії, економіки, соціології, архітектури та містобудування, фізики та математики, психології, медицини та інших наук [155] (рис. 1.1).

Представники різних наук раніше і нині виявляють особливий інтерес до проблем міст і урбанізації, при цьому, за словами Є.Н. Перцика, «всі кидаються в один потік, тільки з різних ділянок берега» [148]. У межах нашого дослідження виявлено, що основою будь-якої науки завжди були географічні знання про місто як територію, про місто як систему.

У ході історичного розвитку людства сформувалася достатньо чітка ієрархічна модель з різних наук, де як об'єктно-предметне поле часто виступають міста. До так званого віддаленого кола увійшли такі науки, як історія, медицина, психологія, мистецтво, фізика та математика. Очевидно, що напрацювання у цих сферах можуть суттєво вплинути на подальший розвиток міст. Найпотужнішими знаннями у тематиці розвитку міст, «наближеному колі», володіють філософія та архітектура міста (містобудування) — науки, які виникли з появою самої людини і розвитком суспільних відносин. До цієї ж групи належать соціологія та економіка міста — молодші, динамічніші й проблемно орієнтовані галузі знань. У співпраці з цими та іншими науками географічні дослідження міст, які є так званим ядром цієї моделі, набувають нового змісту. Саме тому на найбільш наближених до географічних дослідженнях міст у монографії сконцентровано увагу.

**Філософія міста.** Це один з важливих напрямів філософії, який формувався протягом багатьох століть (рис. 1.2). Не всі філософи давали чітке визначення місту, проте скрізь наголошували на ідеальних його образах, відображали його особливу політичну, соціальну та економічну роль у державі. Одні філософи бачили у міській цивілізації і місті лише негатив і закликали до повернення до природних основ існування (кініки та даосисти, францисканці і містики), інші захоплювалися розвитком міст (конфуціанці і кіренаїки, томісти тощо).

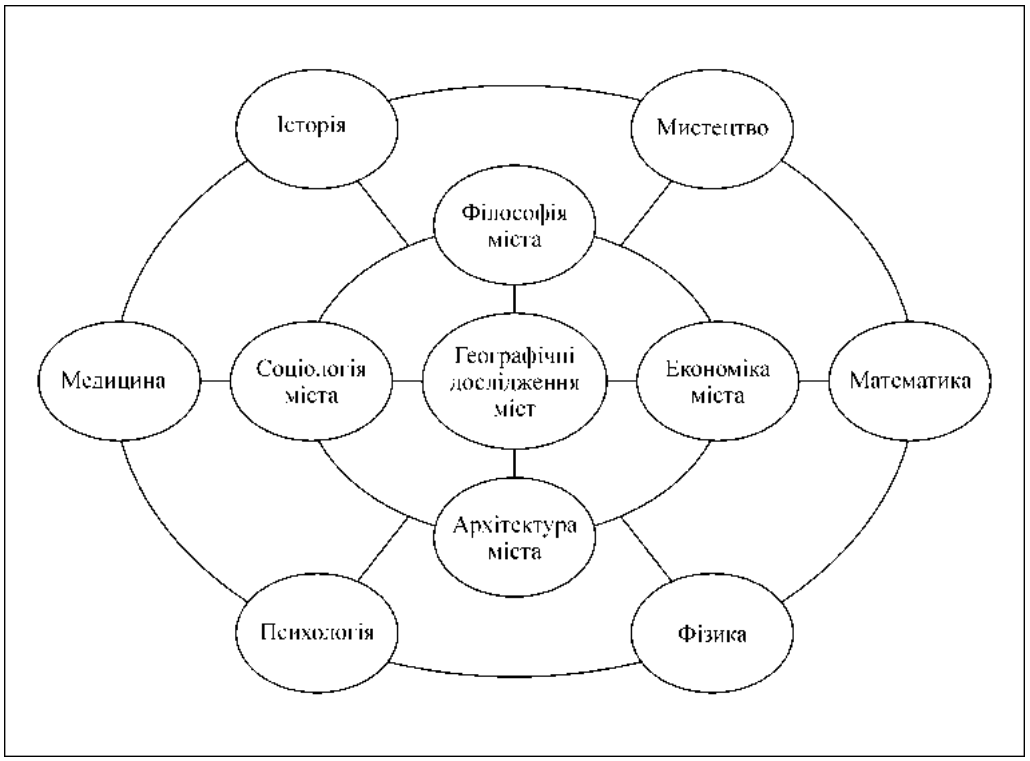



**Рис. 1.1.** Структурно-логічна модель досліджень міста у рамках різних наук

Ще в античності вчені захоплювалися ідеєю побудови ідеального міста-держави. Ідеальне місто та ідеал міського життя, проблеми полісів (від грец. πόλις — місто) та різні аспекти міського життя детально досліджували такі вчені, як Антифонт, Теофраст, Діоген Синопський, Епіктет, Марк Аврелій, Сенека, Цицерон (рис. 1.2). Немає жодного сумніву в тому, що навіть суто теоретичні праці типу «Держави» і «Законів» Платона тією чи іншою мірою були пов'язані із реальним життям грецьких полісів, хоча й позбавлені практичного втілення своїх пропозицій. У праці Арістотеля «Політика» йдеться про передумови створення ідеального поліса, якими є певні кількість населення та розмір території, а також сприятливе положення відносно моря [8, с. 38—52].

Питаннями ідеального міста переймалися і у Давньому Китаї, де у різних трактатах були висвітлені правила планування та забудови міст. Однією із таких праць став трактат послідовника Конфуція — філософа Мен-Цзи (372 — 289 рр. до н. е.), в основі якого лежала модульна побудова плану міста, з виділенням зовнішньої та внутрішньої частин, певної кількості їх населення і форми міста [172].

Пізніше, в Середні віки, історично значущими стали праці Блаженного Августина і представників східної філософії — Ібн-Сіна, Ібн-Рушда та Аль-Фарабі. У своїх філософських роздумах вони намагалися створити образ «доброчесного» міста. Місто, за Аль-Фарабі, є не простим проявом світової діяль-

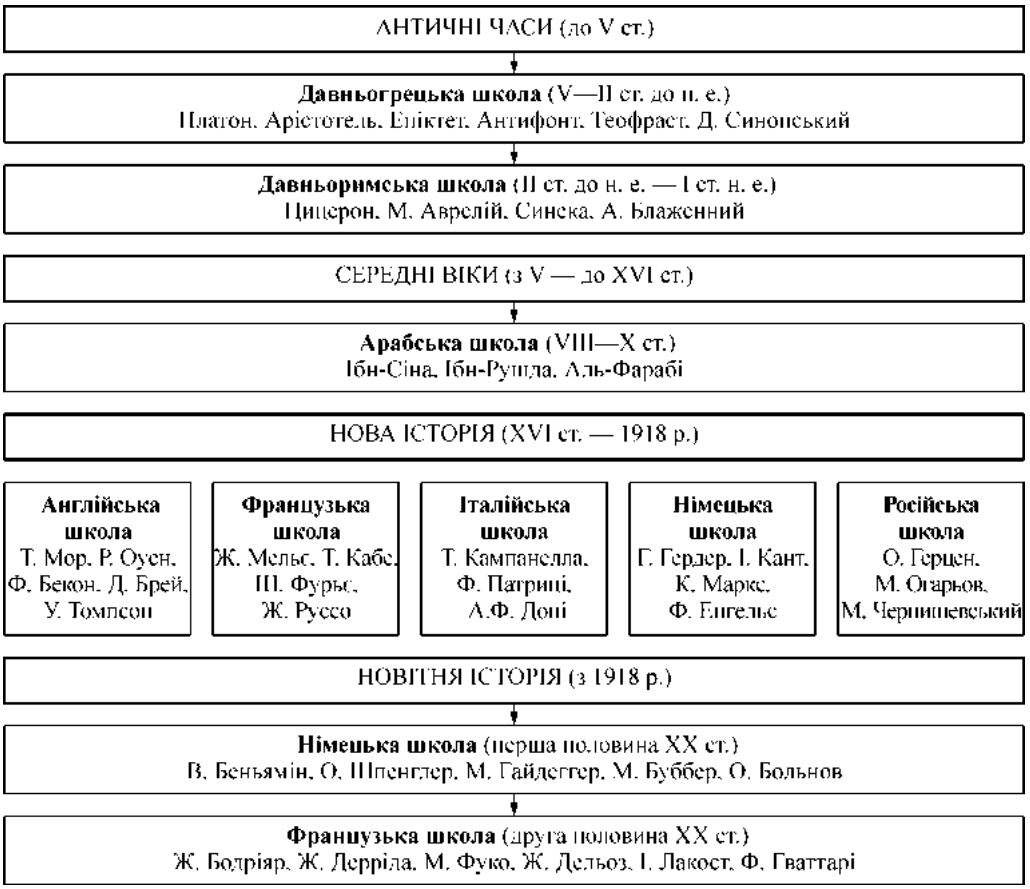



**Рис. 1.2.** Історичні етапи і основні школи досліджень у рамках філософії міста. Укладено автором за даними публікацій [8, 21, 82, 87, 110, 120, 121, 136, 139, 172, 173, 207]

ності розуму, а результатом його діяльності, що полягає в актуалізації, розвитку розуму людини, у зближенні його з космічним розумом. Доброчесне місто подібне абсолютно здоровому тілу, всі органи якого допомагають один одному з метою збереження і збагачення життя [82].

Новий час пов'язаний насамперед з іменами соціал-утопістів (Т. Мора, Т. Кампанелли, Ф. Бекона, Е. Кабе), які розглядали місто як прогресивне явище суспільного розвитку. Зокрема, суспільно-політичний трактат Т. Мора «Утопія» посприяв написанню Т. Кампанеллою книги «Місто Сонця». Т. Кампанелла уявляв майбутнє суспільство урбанізованим, при цьому ключову роль відводив місту, заснованому на комуністичних принципах [87, с. 62].

Слід згадати Ш.Л. Монтеск'є та Г. Гердера епохи Просвітництва з їх оптимістичними поглядами на місто. Водночас слід зазначити і політичний ідеал Ж.-Ж. Руссо, пов'язаний із містом-державою зі спартанським устроєм та абсолютною демократією — цей вчений був «опонентом» міської цивілізації [183]. Інші соціал-утопісти заперечували провідну роль міста у суспільному

процесі, оскільки в ньому, на їх думку, проявляються всі негативні ознаки капіталістичного суспільства. До цієї групи належали Ж. Мельє, Ш. Фурьє, Р. Оуен, Т. Дезамі, М. Чернишевський тощо. Англійський філософ Р. Оуен вважав, що тільки створення особливих селищ «єдиного і взаємного співробітництва» (комуністичних колоній) з населенням не більш як 3 тис. осіб є прообразом майбутнього суспільства «соціальної гармонії», що поєднує у собі переваги міста і села [139, с. 86—109].

У теорію розвитку міст суттєвий внесок зробили класики марксизму — К. Маркс, Ф. Енгельс і В.І. Ленін. Їм належить наукове обґрунтування причин виникнення міста: «Розподіл праці в межах тієї чи іншої нації приводить насамперед до відокремлення промислової і торговельної праці від земельної і тим самим до відокремлення міста і села» [120, с. 20]. На думку цих авторів, протилежність між містом і селом виникає із формуванням класово-антагоністичних суспільств і проходить через усі типи суспільно-економічних формацій. К. Маркс уперше розглянув урбанізацію як специфічний вид соціальних відносин, а саме взаємовідносин між містом і селом. На його погляд, «саме існування міста як такого відрізняється від простої множини незалежних будівель. Тут ціле — не просто сума своїх частин. Це свого роду самостійний організм» [121, с. 470]. В.І. Ленін розглядав місто як центр економічного, політичного і духовного життя народу, який є двигуном прогресу. «Місто не може бути рівним селу. Село не може бути рівним місту в історичних умовах цієї епохи. Місто беззаперечно веде за собою село. Село неминуче йде за містом» [110, с. 5]. Він також зазначав позитивну роль міграції і позитивно оцінював роль міста для політичного і духовного розвитку сільських мігрантів. І хоча ідеологічно ці висловлювання були спрямовані на підтримку пролетаріату — міських робітників, роль робіт марксистів у розкритті суті і особливостей формування міст не можна недооцінювати.

Серйозні напрацювання у сфері осмислення ролі великих міст, у тому числі образів мегаполісів, були і у німецьких філософів XIX—початку XX ст. (В. Беньяміна, О. Шпенглера та ін.). О. Шпенглер у другому томі праці «Занепад Європи» зазначав, що «замість світу є місто — одна точка, в якій зосереджується все життя великих країн, тоді як решта в'яне; замість багатого формами, зрощеного із землею народу народжується новий кочівник, паразит, житель великого міста, людина, абсолютно позбавлена традицій, людина фактів, без релігії, інтелігентна, безплідна, сповнена глибокої відрази до селянства (і до його вищої форми — провінційного дворянства). Місто позбавлене майбутнього, проте воно є неминучою формою людського існування» [207].

Серед праць новітнього часу особливу увагу привертають роботи французьких філософів, де обговорюються особливості розвитку сучасних великих міст. Яскравим представником є Ж. Бодріяр, який писав, що мегаполіси та космополітичні міста — це «монстри», не з естетичної точки зору (хоча, на жаль, і таке часто буває), а в сенсі, що вони втрачають цілісність, органічність та унікальність, відбуваються їх дезінтеграція і дезорганізація. Сучасний мегаполіс, на думку Ж. Бодріяра, перетворюється на збіговисько «місць загальної комунікації (аеропорт, метро, величезний супермаркет), місць, де люди позбавлені свого громадянства, підданства, своєї території» [21]. Ж. Дерріда, в свою чергу, вказує на конкретні проблеми великих міст. На його погляд,

загибель міста пов'язана з тим, що місто перестає бути єдиним правовим простором і нести захисну функцію. «Кінець міста» і глобалізацію він схильний розглядати як закономірні та незворотні процеси [136]. Слід згадати і про М. Фуко, який вказує на зміну ролі міста і урбаністичного ландшафту, коли міста стають регламентаторами діяльності всієї держави, а столиця задає ритм всій країні, зумовлюючи її структуру разом з інститутами, вузлами концентрації влади, ресурсними центрами, соціальними гетто та анклавами маргіналів [173]. Своєю увагою не оминули міста Ж. Дельоз, Ф. Гваттарі, І. Лакост та ін.

Серед напрацювань сучасних українських філософів можна назвати роботи співробітників Інституту філософії імені Г.С. Сковороди НАН України: М.М. Кисельова, Т.В. Гардашука, С.І. Грабовського, К.Є. Зарубицького та М.Л. Чернова [197], а також науковців Інституту соціології НАН України В. Чигрина та А. Шатохіна [186]. Доволі активними в цьому напрямку є представники Київського політехнічного інституту, а саме М.П. Препотенська, яка акцентує увагу на появі нового типу людини — *Homo Urbanus* [159].

Серед робіт російських учених XX ст. треба відзначити праці В.І. Красікова, В.А. Подороги, В.М. Розіна та Д.М. Федяєва. Г.В. Горнова, наприклад, досліджує феномен міста в духовному світі людини і розглядає місто як сферу діяльності, гуманітарне і предметне середовище індивіда, культурне середовище [44].

Наведені вище думки філософів різних часів дають змогу простежити як змінювалися предмет вивчення, значення міста у суспільстві, варіювала думка мислителів з приводу самого міста, досліджувалося те, що було актуальним в певні історичні періоди (додаток 1). Соціально-економічні й просторові зміни відбувалися протягом усієї історії розвитку суспільства, і якраз урбанізація стала основною рушійною їх силою, в XXI ст. до неї додалася ще й глобалізація. Саме тому філософська думка пронизана роздумами науковців про сутність міст, апріорі — великих міст, їх спочатку ідеальні образи, а пізніше — проблеми.

**Архітектура міста і містобудування.** Бажання створити ідеальне місто пройшло разом з людством через всю його історію починаючи з часів античності (рис. 1.3; додаток 2). Першою вагомою працею у формуванні «містобудівної» теорії міста можна вважати античний трактат архітектора Марка Вітрувія «Десять книг з архітектури» (друга половина I ст. до н. е.) [119].

В епоху Відродження місто було привілейованою територією, де розгорталася історія людства. Починаючи з XV ст., накопичені теоретичні знання і суперечки про «ідеальне місто» досягли такого рівня, що ця тема стала основою розвитку мистецтва і архітектури епохи Ренесансу. Практичне значення мали дослідження Д. Барбаро, Ч. Чезаріно, А. Паладіо, особливо слід відзначити праці А.А. Філарете «Ідеальне місто Сфорцинда» та Л. да Вінчі «Ідеальне місто Ромолонтіно» [4]. Практичне втілення мали теоретичні проекти: Вінченцо Скамоцці — «місто-замок Пальма-Нуова»; Франческо ді Джордіо Мартіні — «місто у формі замку — Урбіно»; Леона Баттіста Альберта — «місто Пьєнца»; Бьяджо Россеті — «місто Феррара» та ін. [46].

Тривалу містобудівну «паузу» на початку XVII — наприкінці XIX ст., яка була спричинена воєнними історичними подіями скрізь у Європі, пізніше на-

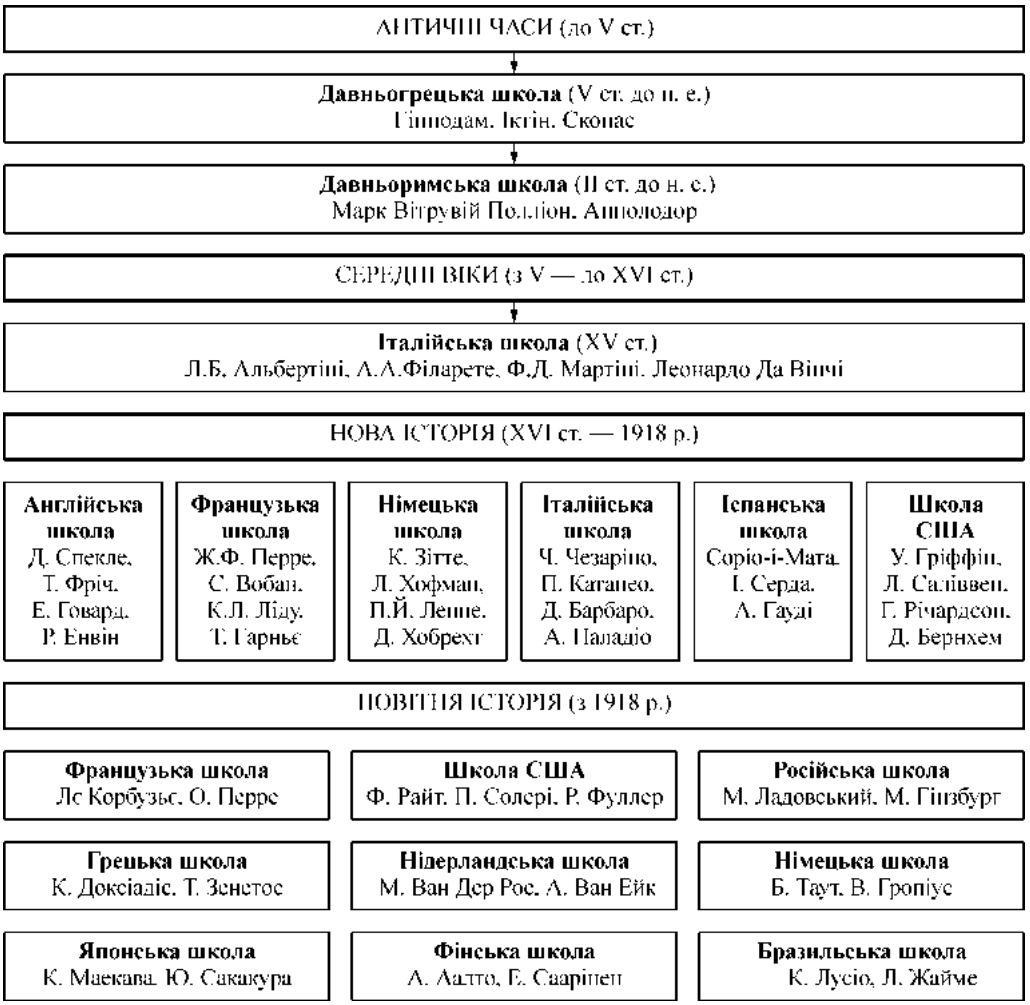



**Рис. 1.3.** Історичні етапи і основні школи досліджень в рамках архітектури і містобудування. Укладено автором за даними публікацій [4, 23, 35, 37, 40, 46, 49, 53, 78, 112, 119, 126, 140, 171, 176, 177, 200, 250]

магалися заповнити архітектори різних шкіл і напрямів. Найкраще це вдалося французьким митцям: Ф. Перре та К.Н. Ліду з їх «ідеальними містами», С. Вобану — з будівництвом міст-замків, А. Ленотру, Ж. Леблону і Ж.А. Мансарі — з власними пропозиціями ідеальних міст. Слід згадати і про англійських класиків Д. Спекле та І. Джонса [177].

В епоху Відродження прагнення поєднати у розвитку міста принципи функціональності та естетики досягло свого апогею. Три найважливіші функціонально-просторові концепції виділилися серед інших: «індустріального міста» Т. Гарньє (функціональне зонування), «міст-садів» Е. Говарда (місто як частина системи взаємопов'язаних населених місць) та «лінійного міста» Соріо-і-Мата (смугові системи розселення). Ще тоді стали говорити про «функ-

ціональні зони», що відповідали формам організації людського життя: «побут», «робота», «відпочинок» і «транспорт». Організація цих зон і встановлення між ними раціональних зв'язків, за словами Ле Корбюзье, мали перетворити місто на «зручну машину для функціонування міського населення» [53].

Містобудування, як наука про загальну організацію простору міст і планування їх розвитку, сформувалось наприкінці XIX — на початку XX ст., відповідаючи основними своїми напрямами особливостям урбанізації країн світу. Виникнувши в Іспанії (І. Серда) і у Німеччині (Д. Хобрехт), спеціалізація у сфері санітарії та планування міст після 1890 р. поступово стала провідною дисципліною підготовки інженерів-планувальників і менеджерів для міських рад спочатку у Берліні та Ганновері, а потім і в інших містах Європи.

В Англії спеціальність з планування міст почала розвиватися на рубежі XX ст. у Ліверпульському університеті (П. Аберкромбі). У США перший випуск дипломованих планувальників стався у Гарвардському університеті у 1929 р., а Американське товариство планувальників виникло у 1934 р. У Франції школа урбанізму була заснована в 1919 р. за ініціативою М. Поета. З 1924 р. школа стала факультетом Паризького університету. У Греції школа глобальної урбаністики почала розвиватися з 1946 р. за ініціативи К. Доксіадіса [23].

Піки активності у містобудуванні у колишньому СРСР припадають на 1920—1930-ті, а також на 1960—1970-ті роки. Саме у ці періоди містобудування, як наука про середовище проживання, розвивалося найінтенсивніше. У першій половині XX ст. в СРСР набувають популярності ідеї та проекти І. Леонідова, В. Семьонова, М. Охітовіча, М. Мілютіна, Л. Сабсовіча, М. Ладовського, М.Я. Гінзбурга та ін.

У витоків українського містобудування стояли А.Л. Ейнгор, А.І. Станіславський, Я.С. Ротенберг, І.І. Малоземов, В.М. Риков, О.М. Бекетов, П.Ф. Альошин, І.В. Ніколаєв, О.В. Кобелєв, О.М. Вербицький, П.І. Голландський, Ф.П. Неструх та ін. Вони зробили перші кроки у напрямі визначення і формалізованого подання об'єкта містобудівної діяльності. Розквіт містобудування в Україні припав на кінець 1960-х років завдяки працям О.М. Касьянова, Д.І. Богорада, А.Д. Іванова, О.Г. Раппапорта, В.І. Нудельмана, Ю.Ф. Худякова, Ю.М. Білоконя, І.О. Фоміна, М.М. Дьоміна. Дослідження цих учених присвячені проблемам упорядкування внутрішньосистемних зв'язків, методології взаємодії містобудівних систем із зовнішнім середовищем (просторової, економічної, соціальної, екологічної та іншими системами). У містобудуванні це сприяло набуттю рис величезної системи знань з теорії містобудівних систем, управління і планування.

**Соціологія міста.** Соціологія як наука, головним об'єктом дослідження якої є соціальна реальність, соціальні відносини і суспільство в цілому, теж не залишалася осторонь від урбаністики (рис. 1.4, додаток 3). В її межах виникла соціологія міста, яка вивчає місто як соціально-просторову спільноту, історично конкретну поселенську структуру. Соціологія міста зародилася вже на початку XIX ст. у двох найрозвиненіших на той час країнах — Англії та Франції. Першовідкривачами стали англійці Ч. Бут, Б. і С. Вебби, Дж. Кей-Шаттлуорт та Г. Спенсер і французи Е. Дюркгейм, А. Геррі, Л. Вілларм, Ф. Ле-Пле, О. Парана-Дюшатле, Г. Тард та ін. Вони провели перші масштабні ан-

**Рис. 1.4.** Історичні етапи і основні школи досліджень у рамках соціології міста. Укладено автором за даними публікацій [15, 26—29, 60, 88, 89, 149, 189, 227, 239, 240, 242, 245, 247, 252, 253]

кетування, збір та аналіз кількісних даних щодо етичних та інтелектуальних характеристик різних верств населення у містах (злочинність, освіта, стан здоров'я та житла, стан одягу, рід занять та ін.) з метою розробки пропозицій для соціальної політики, а також покращання умов життя [60].

Засади класичної соціології міста, яка виникла наприкінці XIX — на початку XX ст., належать німецькій школі на чолі із К. Бюхером, А. Вагнером, М. Вебером, Г. Зіммелем, В. Зомбартом, Ф. Тьоннісом. Однією з перших класичних робіт є праця М. Вебера «Місто», в якій він визначив місто, як поселення, яке настільки велике, що у ньому відсутнє специфічне для сусідів особисте знайомство одного з одним [27, с. 308].

М. Вебер вважав місто складним комплексом явищ, конкретним історичним утворенням, сформованим на перетині складних соціально-політичних та інших процесів. Населення міст особисто незнайоме між собою, зайняте неземлеробською працею, здебільшого різноманітними промислами; тут у містах зосереджені управлінські функції [26].

Дуже відомою у свій час була праця Г. Зіммеля «Метрополії і психічне здоров'я», в якій досліджено вплив міського життя на збільшення нервових стресів, взаємозв'язок грошової економіки зі зміною ціннісних орієнтацій та стереотипів поведінки людей, виникнення анонімної свободи, відчуження і руйнування соціальних зв'язків [253].

За Ф. Тьоннісом, місто є спільнотою, яка за своїми характеристиками протилежна сільській. Для характеристики сільської поселенської спільноти дослідник запропонував концепцію гемайншафта — громади, тоді як міська поселенська спільнота — це не громада, а швидше асоціація людей — гезельшафт. У місті, на думку Ф. Тьонніса, на відміну від сільських поселень, ступінь соціального контролю істотно нижчий, тут панує анонімність у спілкуванні [189].

Класичного звучання соціологія міста набула і в США. В 1920—1940 рр. у м. Чикаго сформувалась величезна когорта дослідників. Міські спільноти, соціальні проблеми великих і середніх міст, міський спосіб життя, урбанізм плідно вивчали такі вчені, як Е. Берджесс, Л. Вірт, Ф. Знанецькі, Р. та Х. Лінди, Р. Маккензі, Р. Парк, А. Смолл, У. Томас та ін. [242]. Одним із найвизначніших представників цієї школи є Р. Парк, який досліджував середовище міста, його вплив на людське життя, економіку міста. На думку Р. Парка, місто і міські умови життя дуже сильно сприяють секуляризації[1] всіх аспектів соціального життя. «Місто здатне не тільки наочно проявити, а й посилити будь-які якості людської природи. У місті кожен індивід, яким би ексцентричним він не був, неодмінно знаходить те середовище, в якому він може проявити особливості своєї природи» [245]. Надзвичайно цікавими стали здобутки Е. Берджесса, який розробив прикладний варіант соціально-екологічного дослідження міст на основі теорії «концентричних міських зон», за допомогою яких можна виявити соціальну неоднорідність районів у процесі росту міст. Результати роботи відображено на «Карті соціальних досліджень міста Чикаго» [15].

Після 1970-х років у соціології міста з'явилися публікації латиноамериканських представників, зокрема аргентинців С. Беатріс та Г. Канкліні. Вони вважали місто простором безпосередніх життєвих зв'язків, центральною його проблемою стає проблема соціальної комунікації. Науковцями всебічно описаний соціокультурний простір міста, що характеризується високим ступенем соціокультурної гетерогенності, динаміки, сегрегації і, як наслідок, стохастичним характером міських змін [149, с. 28]. Традиційно міста розглядали як продукт (результат) соціокультурної ситуації, але сучасні міста самі формують цю ситуацію і по-новому конструюють суспільство [88, с. 60] — на це вказується в більшості праць згаданих авторів.

Одним з відомих західних соціологів міста другої половини XX ст. є М. Кастельс, який розглядав місто як місце колективного споживання товарів і послуг. Основною функцією міста він вважав економічну і наголошував, що місто повинно приносити свої дивіденди, які можливі завдяки теорії міського планування, тобто створенню якісного міського середовища. Вчений приділив значну увагу глобальним містам і технополісам [89]. У продовження теми «глобального міста» слід згадати С. Сассен, яка цей термін увела у науковий обіг. Об'єктивною причиною появи у науковій літературі терміна «глобальне (світове) місто» стала глобалізація, за умов прояву якої місто є стратегічним простором, «фокусом» усіх процесів, що відбуваються на території держави і нерідко за її межами. Мережа таких глобальних міст стає операційною системою глобальної економіки [252].

Цікавою думкою про міста «як механізми росту» відзначається одна з праць Д. Логана і Х. Молоча, суть якої полягає в об'єднанні певних верств людей у справі вдосконалення міського простору для отримання прибутку від

[1] Секуляризація — процес зменшення впливу релігії, культури і традицій на життя суспільства (протилежне поняття від сакралізації). Багато дослідників розглядає секуляризацію європейської культури як один з наслідків соціальних змін, спричинених виникненням міського індустріального суспільства та його модернізації.

своєї діяльності [240]. Інтереси різних соціальних асоціацій і узгодження між ними Д. Фегін і М. Готдінер розглядають як «мережі росту» [227]. Значною новизною у дослідженні житлової структури міста характеризується праця Р. Мура та П. Рекса [247], у якій висунуто ідею «житлового класу». Належність до того чи іншого житлового класу залежить від участі людини у різного роду асоціаціях, її інтересів, життєвого стилю, позиції в міській соціальній структурі.

Пошуками політекономічних рецептів пояснення міського розвитку займалися французькі дослідники. Зокрема, А. Лефевру вдалося пояснити багато з процесів, що відбуваються у місті, за допомогою таких термінів, як прибуток, рента, класова експлуатація [239].

У колишньому СРСР соціологія міста оформилась у 1960-ті роки, проте вона зазнала пресу стереотипів, сформованих згідно з доктринами «соціалістичного розселення» і «соціалістичного способу життя». Засновниками цього напряму є О.С. Ахієзер, Ф.М. Лістенгурт, Ю.О. Левада та О.М. Яницький. Неодмінно слід згадати і П.О. Сорокіна, який тривалий час вивчав соціальні проблеми розвитку міст, але, «завдячуючи» тодішній владі, змушений був покинути СРСР та емігрувати до США. Тим не менш серйозним здобутком за радянських часів стало комплексне дослідження життя населення російського міста Таганрог (проект «Таганрог» 1968—2000 рр.), хоча його результати до 1990-х років були закритими. У 1968 р. світ побачила перша монографія, яка вийшла під грифом «Для службового користування» [99]. Проект «Таганрог» відомий тим, що протягом 33 років співробітники Центрального економіко-математичного інституту АН СРСР, а потім й Інституту соціально-економічних проблем народонаселення РАН (Н.М. Рімашевська, М.О. Можина, Л.Г. Павличенко, Л.Д. Коніна, В.В. Паціорковський, І.В. Корхова та ін.) вивчали і аналізували доходи і видатки мешканців міста, динаміку цін, рівень споживання, житлові умови, доступність освіти, медичні послуги, рівень бідності, соціокультурну трансформацію. Дослідження завершилось у 2001 р. фундаментальною монографією, яка стала унікальним джерелом інформації для представників різних галузей знань [71].

Аналізом урбанізації та її соціальних наслідків у Росії займаються С.П. Баньковська, В.В. Вагін, П.П. Великий, В.Г. Виноградський, Ю.Л. Качанова, В.Б. Устьянцева, А.Ф. Філіпова. Аналізу соціального середовища присвячені праці В.І. Добренькова, А.І. Кравченка та С.В. Пирогова. Соціальній структурі міста приділили свою увагу В.Г. Близнюк, Н.В. Дуліна, Л.Р. Муртазіна, І.М. Мерзлякова, І.С. Якуніна та інші [86].

До здобутків української соціології після 1991 р. слід віднести дослідження у рамках проекту щорічного моніторингу громадської думки, реалізація якого розпочалася у 1994 р. за ініціативою науковців Інституту соціології НАН України. Вчені розробили і розрахували «Інтегральний індекс самопочуття», що дало змогу оцінити ефективність соціальної політики, її вплив на соціально-психологічну атмосферу і масові настрої населення [167]. За результатами проекту було опубліковано монографію з моніторингом соціальних змін в українському суспільстві за 1994—2005 рр. [144].

У соціологію міста помітний внесок зробили В.Г. Городяненко, В. Середа та Ю.О. Тарабукін. На думку В.Г. Городяненка, *соціологія міста* — це галузь

**Рис. 1.5.** Історичні етапи і основні школи досліджень у межах економіки міста. Укладено автором за даними публікацій [48, 51, 112, 117, 118, 179, 194, 223, 224, 226, 231, 233, 236]

соціології, яка вивчає конкретні особливості розвитку і функціонування міста як елемента соціально-просторової організації суспільства, соціальні процеси, що відбуваються в ньому, його форми та інститути. Серед українських соціологів-урбаністів слід назвати також Г. Безсокирну, Н. Победу, І. Попову, І. Прокопа, Л. Шепотько та ін. Кризова динаміка та гострі конфлікти у містах, проблеми міського самоврядування найближчим часом, ймовірно, сприятимуть появі нової хвилі інтересу до соціології міста в Україні [184].

**Економіка міста.** Просторові чинники завжди великою мірою визначали чи лімітували економічний розвиток. Визнання значущості зосередження економічної діяльності у «фокусах» економічної активності, якими є міста, сприяло виникненню одного з головних розділів регіональної економіки — *економіки міста* (urban economics). Економіку міста вважають відносно молодим напрямом, хоча процес її формування триває протягом більш як двох століть (рис. 1.5, додаток 4) [76].

Першою із класичних робіт, де фундаментально описано базові теоретичні концепції, пов'язані з містами та їх функціями, була праця шотландського економіста А. Сміта 1776 р. «Дослідження про природу і причини багатства народів» [182]. Він сформулював вихідні положення, які потім привели до формування базових понять економіки міста — «локальних зовнішніх ефектів» та «економії, що зумовлена агломераціями».

Одним з перших на проблеми зростання міст «зреагував» англійський мислитель науковець Т.Р. Мальтус: «...необхідно визнати, що зріст населення стримувався успіхами цивілізації. Кількість міст і фабрик збільшується, а на зміну умов життя у містах годі і сподіватися. Звичайно, ми повинні прагнути, щоб вони не скорочували тривалість життя, але навряд чи ми зможемо досягти коли-небудь того, щоб перебування у містах і робота на фабриках були такими ж здоровими, як життя у селах і сільські заняття» [117]. За Т.Р. Мальтусом, на думку якого населення країн, що розвиваються, треба

скоротити, місто є своєрідним надлишком і прирівнюється до таких категорій, як війна, голод чи хвороба. Ідеї Т.Р. Мальтуса були піддані критиці, але чимало передбачень, відображених у його працях, на сьогодні стали реальністю.

У 1920-ті роки почалися багаторічні теоретичні та емпіричні дослідження Й. Тюнена, які заклали основу німецької школи економіки міста. У книзі «Ізольована держава в її відношенні до сільського господарства і національної економіки» [194] він розглядає місто (велике) передусім як ринок збуту — воно має задовольняти потреби оточуючої території у продуктах промислового виробництва. Й. Тюнен проаналізував зони впливу міста, які він відобразив за допомогою концентричних кіл [194], і ця модель стала базою багатьох досліджень навіть за межами урбаністики.

Узагальнивши досвід попередників (Й. Тюнена, В. Лаунхардта, А. Вебера), ще один відомий німецький економіст А. Льош запропонував теорію розміщення виробництва в умовах ринкової економіки, в якій головну роль відведено центральному місцю: найважливішому місту, економічному центру всієї системи населених пунктів — «економічному ландшафту», основна мета якого — максимізація прибутку. Розвивши фундаментальні ідеї географа В. Кристалера, А. Льош опікувався проблемами місцерозташування міст. На його думку, міста існували б і в однорідних умовах, тому що мають переваги масового та комбінованого виробництва, велику кількість підприємств, джерела постачання та відсутність зовнішніх конкурентів [112]. Розміщення населених пунктів вивчав і Дж. Кольб, модель «правильного розміщення гнізд» якого має вигляд «згустків», а центральне положення у системі розселення відведено великому місту. У моделі «міського мультиплікатора» Лоурі прослідковується залежність економічної та територіальної структури міста від особливостей розвитку і специфікації базового та обслуговуючого секторів економіки [128].

Тематикою вивчення просторової диференціації господарської діяльності, яка потім вплинула на становлення інших міждисциплінарних напрямів дослідження міст, опікувався Г. Хотеллінг. Одна з головних його праць присвячена вивченню просторових особливостей розподіленого ринку збуту в рамках моделі лінійного міста. Модель «лінійного міста» Хотеллінга можна розглядати як загальну модель диференціації збуту продукту, яка дає змогу проаналізувати особливості та наслідки цінової конкуренції на ринку [232]. Ще унікальнішою є публікація С. Салопа — «модель кругового міста», де розглянуто довгострокову динаміку на ринку диференційованого продукту: рішення фірм про вхід на ринок і вихід з ринку під впливом зміни прибутку в результаті цінової конкуренції [251].

На початку 1960-х років теорія економіки міста оформилась у самостійну дисципліну. Класичними працями з економіки міста стали роботи У. Алонсо, Д. Бегга, С. Дорнбуша, Р. Фішера, А.В. Еванса, П.А. Деріка, Е. Міллса, Б. Гамільтона, М. Фуджіти, Дж.В. Хендерсона, Дж. Форестера, Р. Каманьї, А. Бертауда, Т. Морі, П. Кругмана, які намагалися побудувати просторові моделі міста. Серед цих робіт слід відзначити праці У. Алонсо і Е. Міллса, в моделях моноцентричних міст яких відображено тісний взаємозв'язок між густотою населення і цінами на землю.

На сьогодні свої особливості має розвиток міст у країнах з перехідною економікою. Зокрема, економічні дослідження міст А. Бертауда показали, що

в умовах планової економіки землю розподіляли адміністративно і профілю цін на землю не існувало. Відповідно, у містах країн з перехідною економікою спостерігається дисонанс між нинішнім профілем цін на землю, які підпорядковуються законам ринку, і профілем густоти населення, яка сформувалася в умовах планової економіки, причиною чого є незрілість ринку і диспропорції у просторовій структурі тих чи інших територій [213]. Тривала відсутність земельного ринку дуже зашкодила колишнім соціалістичним містам, вони відрізняються високою капіталомісткістю і нерідко споживають більше, ніж виробляють.

У рамках концепцій мікроекономічної теорії Е. Міллса, Б. Гамільтона та Дж.В. Хендерсона увагу звернено на природу урбанізованої території, структуру міст, проблеми розташування «місць виробництва» і «місць проживання» населення міста. У більшості подібних теоретичних моделей міста (заснованих на концепції максимізації корисності для споживача) на прикладі міст США досліджують взаємодію попиту на житло в основній частині міста і за містом (що пов'язано із щоденними поїздками до місць докладання праці) [244].

Урахування ж цивілізаційного контексту сучасної урбанізації було характерним для відомого італійського вченого Р. Каманьї, в одному з досліджень якого йдеться про те, що функціонування міст має значущу специфіку, яка визначається особливістю країни і значущістю конкретного міста в її економіці. Його міркування ґрунтуються на використанні більш розвинених аналітичних засобів: теорії катастроф і біфуркації, моделей синергетики та математичної біології [216].

Становлять інтерес кумулятивні дослідження теоретичного напряму, а саме концепція «полюсів росту», яку висунув французький економіст Ф. Перру у 1950-х роках і розвинули у 1970-х роках урбаністи Ж.В. Будвіль, Д. Дарвент та Дж. Фрідман. Згідно з цією концепцією, зростання економіки країни в усіх регіонах не відбувається рівномірно, воно з'являється в деяких пунктах (містах), або полюсах зростання, із змінною інтенсивністю поширюється за різними каналами і з певним змінним ефектом на всю економіку [51]. Продовженням стала концепція «полюсів розвитку» Ж.Р. Будвіля, відповідно до якої зростання виробництва є нерівномірним як у просторі, так і в усіх галузях господарства, — завжди можна виділити динамічні, так звані пропульсивні, галузі. Ж.Р. Будвіль виділяє «полюси росту» (міста) таких типів: малі та «класичні» міста, промислові міста середнього розміру і великі міські агломерації. Він стверджує, що автономне зростання властиве лише верхнім ієрархічним рівням центральних місць, тоді як зростання низових територіальних структур визначається механізмами дифузії нововведень [168].

Цікавим було подальше вдосконалення теорії полюсів росту П. Потьє про осі розвитку. Центральна ідея полягає в тому, що території, які розташовані між полюсами росту і забезпечують транспортний зв'язок, отримують додаткові імпульси зростання завдяки збільшенню вантажопотоків, поширенню інновацій, розвитку інфраструктури. Вони перетворюються на осі (коридори) розвитку, що формують разом з «полюсами росту» (містами) просторовий каркас економічного зростання великого регіону або країни [48].

Американський географ Д. Дарвент пішов далі і розробив класифікацію полюсів росту. В свою чергу, спираючись на теорії кумулятивного росту, Дж. Фрідман вважав, що економічне зростання відбувається саме у великих містах.

Класичними слід вважати і теоретичні праці Х. Річардсона про міську агломерацію, де основним фактором росту названо саме зосередження виробничої діяльності у містах, які є великими промисловими центрами, своєрідними полюсами зростання [248]. Оригінальною є модель «вулкана» Х. Гірша, де велика міська агломерація, з її розвиненою промисловістю та потужною науковою базою, має вищий рівень доходів на душу населення, що забезпечується періодичними імпульсами інноваційної діяльності. Виверження лави нововведень у такому «полюсі зростання» поступово розтікається на периферію і супроводжується поступовим підвищенням рівня добробуту відсталих районів. Проте, як і в природі вулкан затухає, так і на думку Х. Гірша, з часом інноваційний клімат відживає, що перетворює колись передовий центр на депресивний старопромисловий район, але завдяки циклічності процесів ці райони можуть відтворюватися [226].

Неперевершеними у дослідженнях міст стали нові теорії регіонального росту, зокрема модель «модернізації» традиційної теорії розміщення виробництва М. Фуджіти і П. Кругмана. Ця модель є модифікацією оригінальної моделі Тюнена, в якій існування центрального міста не просто само собою розуміється, а й підтримується експліцитно. З одного боку, промислове виробництво концентрується у місті під впливом двосторонніх зв'язків, зумовлених самою концентрацією, з іншого — концентрація економічної активності у місті створює сплеск у тій точці кривої функції потенціалу ринку, де розташована промисловість. Аграрне виробництво розподіляється навколо цього центру, причому земельна рента знижується до нуля від центру до сільської периферії. Проте подібна рівновага з одним центром виявляється стійкою, якщо кількість його населення не є доволі великою [223]. Модель М. Фуджіта і Т. Морі припускає, що із зростанням кількості населення виникають нові міста, які вибудовуються в одну лінію в просторі. Таку «лінію» з безліччю міст автори розглядають як одновимірну версію теорії центральних місць Льоша [223].

Останнім часом економіка міста приділяє увагу категорії світових міст, їхнім функціям і каркасу (Ф. Даметта, Г. Рід, Н. Тріфт, Е. Соджа та ін.). На думку Г. Ріда, існує особлива світова категорія міст — «столиці капіталів», якими є міжнародні чи наднаціональні фінансові центри [246]. Нині виконання містами банківських і фінансових функцій стало предметом як самостійного напряму дослідження, так і одним з найважливіших критеріїв у плані дефініцій та ранжування глобальних центрів. Цікавими є роботи Н. Тріфта, який на основі детального аналізу розміщення головних штаб-квартир транснаціональної корпорації (ТНК), їх галузевих і регіональних офісів виділяє «глобальні», «зональні» і «регіональні» центри [255].

Радянські економісти, з одного боку, звертали увагу на виробничі функції міст, їх адміністративне значення, з іншого — досліджували формування міського середовища і міського «культурного» ландшафту. Останніми роками досліджують і стан міст [14]. Слід відзначити праці С.Г. Струміліна, А.Г. Вишневського, А.Н. Фьодорової, В.С. Стешенко, В.П. Піскунова, В.С. Занадворова,

А.В. Занадворової, Т.Д. Бєлкіної, В.Л. Глазичева, В.Я. Любовного, О.С. Пчелинцева та ін. Зокрема, праці А.Г. Вишневського відомі осмисленням суперечливих тенденцій демографічної модернізації, незавершеності урбанізації в Росії та інших пострадянських країнах [115].

Вагомими є дослідження соціально-економічних та демографічно-історичних аспектів розвитку міста польським ученим З. Сіройчем [180]. Проте автор чомусь позиціонує три різні поняття як синоніми: на його думку метрополія є агломерацією, а агломерація водночас за змістом відповідає великому місту [179].

Українська школа економіки міста ще формується, і можна відзначити когорту науковців, які працюють у напрямі вивчення міст. Це, зокрема, О.А. Карлова (функціонування міста), О.В. Панухник (механізми розвитку малих міст), О.М. Гуриненко (інвестування столичних міст), С.Л. Шульц (соціально-економічний розвиток господарського комплексу великого міста), Т.А. Драгунова (міграційні процеси великих міст), А.В. Григорович (житлово-комунальне господарство міст), Ю.П. Кулаковський (земельні ресурси міста), З.М. Міндрова та В.В. Мельник (еколого-економічні аспекти) та ін.

Помітно, що на пострадянському просторі роботи економістів нерідко перетинаються з роботами економіко-географів, у закордонних учених вони здебільшого спрямовані саме на економіку та економічну ефективність функціонування міст. Водночас в Україні з'являються роботи, в яких висвітлено результати економічного аналізу процесів розвитку міст нашої держави, наприклад праця відомого управлінця І.М. Салія, в якій досліджено процеси функціонування міст і тенденції сучасної урбанізації [174].

## 1.2. ПОНЯТТЄВО-ТЕРМІНОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ: ОСНОВНІ КАТЕГОРІЇ

### 1.2.1. «Місто»: досвід географічних досліджень

Зростання міст, міграція населення і торгівля останні два десятиліття слугували каталізаторами прогресу у розвинених країнах. Нині ці фактори відіграють роль рушійних сил у країнах з динамічною економікою [61], а також у країнах перехідної економіки. Географи започаткували та освоїли свій потужний напрям досліджень міст — геоурбаністику, яка змістовно охоплює дуже широке коло дослідницьких проблем — від економіко-географічного положення міст до вивчення їх функцій і значення (засновниками геоурбаністики на пострадянському просторі слід вважати І.М. Маєргойза, М.М. Баранського, Б.С. Хорєва, Г.М. Лаппо та ін.). На цьому етапі, орієнтуючись насамперед на дослідження українських географів, можна виділити основні тематичні блоки досліджень міст: 1) аналіз систем розселення за категоріями людності міст; 2) за агломераційними процесами і формами; 3) за напрямом вивчення причин і наслідків процесу метрополізації (рис. 1.6).

***У межах систем розселення і за категоріями людності*** міста досліджували здавна. Міста різняться за географічним положенням, генетичними ознаками, функціями, зовнішнім виглядом, соціально-економічним потенціалом, роллю

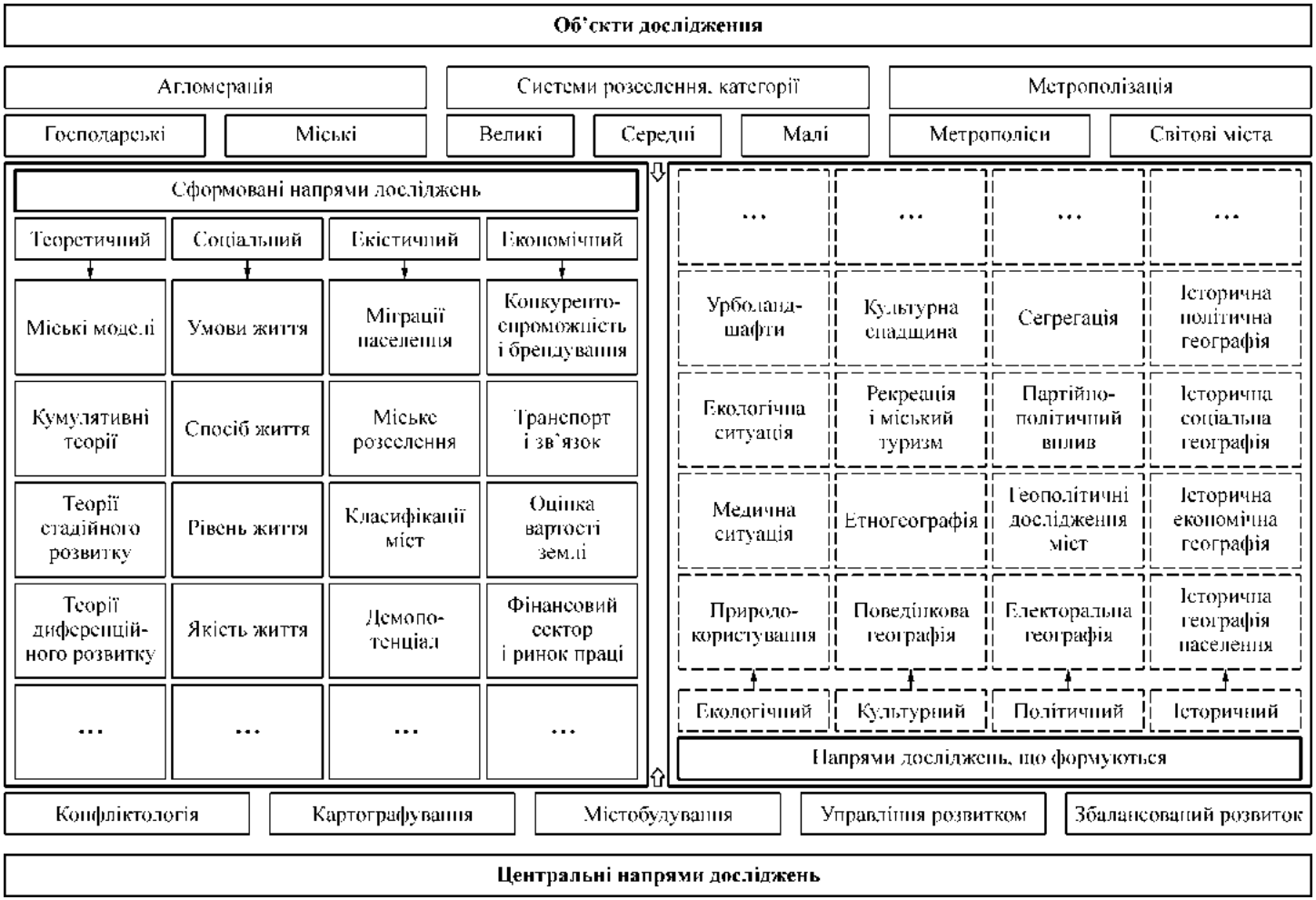



**Рис. 1.6.** Актуальні напрями дослідження міст у рамках геоурбаністики

в територіальному поділі та інтеграції праці. Ці відмінності визначаються головно величиною міста або його людністю. В Україні в останні десятиріччя малі міста, за різних причин, стали чи не найпроблемнішими в соціально-економічному сенсі поселеннями, не випадково вони потрапили у коло інтересів географів. Класифікацією, динамікою, функціональним розвитком малих міст на пострадянському просторі займались Ф.М. Лістенгурт, І.М. Смоляр, В.Г. Давидович, О.А. Константінов, А.І. Доценко, Л.М. Корецький, Є.М. Марков, В.П. Бутузов, В.А. Таратинов, О.І. Шаблій, Ю.І. Пітюренко, В.В. Загородній, Н.Є. Кострица та ін. Функціональний розвиток малих міст України у межах окремих регіонів досліджували О.І. Шаблій (Південно-Західний економічний район), А.А. Мозговий (Подільський економічний район), С.Л. Петрук (Житомирська обл.), Д.В. Ткач, Б.І. Заставецький (Тернопільська обл.), І.Г. Мельник (Луганська обл.), В.І. Барабаш (Полтавська обл.) та ін. [62, 129].

Середні міста обділені увагою, але їх «перехідний» від малих до великих міст стан часто дає змогу дослідникам приєднувати їх до тієї чи іншої групи. Здебільшого середні міста досліджують разом із малими. Прикладом можуть слугувати праці О.І. Шаблія, Ю.І. Пітюренка та І.Г. Мельник. На думку І.Г. Мельник, середні міста є «перехідною» категорією поселень і поєднують у певних пропорціях риси, властиві як малим, так і великим містам [125]. Середні міста є доволі специфічною категорією, оскільки у світових масштабах їхні нижня і верхня межі достатньо широко варіюють. Наприклад, в Європі прийняті межі від 20 тис. до 500 тис. осіб; в Америці — 200 тис.— 500 тис. осіб; в Аргентині — 50 тис.—1 млн осіб. Міжнародний союз архітекторів визначає ці межі від 20 тис. до 2 млн осіб. У контексті розділення на категорії людності важливо, що малі та великі міста на глобальному рівні досліджень мають хоча б одну із чітких меж. Зрозуміло, що середні міста не можна прив'язувати лише до кількості населення, вони є самостійною ланкою як у системі розселення, так і в економіці, центрами, які пропонують більш-менш спеціалізовані товари та послуги для населення, будучи при цьому, як вказують Х. Хардой і Д. Саттервайт, «економічним серцем великих сільських районів» [229].

Середні міста мають певні особливі переваги над іншими категоріями: вони є більш збалансованими і стійкими системами, підтримують при цьому гармонійніші стосунки з навколишнім середовищем; ці міста легше піддаються управлінню, адміністрації та контролю; в цих поселеннях людині простіше ідентифікувати себе; тут спостерігається менше соціальне та культурне різноманіття [214]. На це мають звернути увагу географи у майбутньому, а поки що середні міста, як і великі, ще недостатньо досліджено.

Величезний пласт проблем піднятий географами у зв'язку з ***дослідженнями агломерацій (міських і господарських).*** Перші з них аналізують як специфічний результат урбанізації і складну форму територіальної організації міст, другі — як компонент господарства. Термін «агломерація» вперше був введений французьким географом М. Руже. Цей термін вживали здебільшого до розселення, але пізніше ним стали позначати групу міст і поселень, тісно пов'язаних між собою [249]. У вітчизняній геоурбаністиці термін «агломерація» запозичений від економістів Західної Європи (А. Маршалла, Й. Шумпетера) на початку XX ст. У вітчизняній літературі поняття міської агломерації ши-

роко використовували під різними назвами: «господарський округ міста» А.А. Крубера; «агломерація» М.Г. Диканського; «економічне місто» В.П. Семенова-Тян-Шанського, і навіть «сузір'я міст» Г.М. Лаппо.

Необхідність вивчати скупчення міських поселень — взаємопов'язаних груп поселень, що розвиваються на спільній економічній базі, з'являється наприкінці 1950-х років з виникненням значної кількості великих міст, міст-мільйонників, коли міста почали «виходити зі своїх кордонів», коли стали будувати міста-супутники і активно освоювати приміські зони, а також коли на пік світового розвитку вийшла промисловість [5].

Одним з перших у радянській географії на важливість вивчення агломерацій вказав М.М. Баранський, який 1957 р. у праці «Економічна географія» [12] визначив агломерацію як величезний ареал суцільної або майже суцільної забудови. Ґрунтовно поняття міської агломерації у радянській географії розробив П.І. Дубровін, на думку якого це історично новий етап розвитку міських форм поселень, характерний для певного рівня розвитку виробничих сил у найбільш розвинених країнах світу [66].

Наприклад, І.М. Маєргойз і Г.М. Лаппо звертали увагу на агломерації міст з точки зору умов життєдіяльності людини, а не лише як на форму розселення або форму розміщення продуктивних сил. Міська агломерація, за Г.М. Лаппо, — це компактна просторова група поселень, що об'єднані різноманітними та інтенсивними зв'язками у складну багатокомпонентну динамічну систему [109].

Разом з тим як самостійний об'єкт дослідження було виділено промислову агломерацію, яку тривалий час визначали та класифікували на підставі досліджень промислових вузлів та інших складних елементів територіальної структури господарства. Так, Л.М. Корецький і М.М. Паламарчук стверджували, що промисловою агломерацією є «зосередження різних галузей промисловості у вигляді галузевих центрів, промислових центрів і вузлів, які компактно розміщені на порівняно невеликій території» [98]. Цікавими є дослідження рекреаційних агломерацій, що, на думку І.Т. Твердохлєбова, виникають у курортних районах, які мають переважну рекреаційну спеціалізацію, значний рівень рекреаційної освоєності та інтенсивний тип рекреаційного господарства [188].

Серед сучасних напрацювань привертають до себе увагу дослідження Є.Г. Аніміци та М.Ю. Власової, які розглядають міську агломерацію як компактну і відносно розвинену сукупність доповнювальних одне одного міських і сільських поселень, які групуються навколо одного чи декількох міст-ядер і об'єднані різноманітними та інтенсивними зв'язками; це той ареал, той простір потенціальних і реальних взаємозв'язків, в який вписується тижневий життєвий цикл більшості мешканців сучасного великого міста і супутникової зони [6].

Новими знаннями про господарські агломерації України сповнені праці О.В. Гладкого, в яких господарська (промислова) агломерація є формою територіальної зосередженості промислового виробництва, що сформувалася на основі урбанізованої концентрованої системи розселення і характеризується значною економічною ефективністю розвитку завдяки використанню специфічних соціально-економічних переваг [38]. Крім згаданих вище авторів агломерацію в різні роки досліджували та аналізували географи: Росії — М.Т. Ага-

фонов, Е.Б. Алаєв, В.Л. Бабурін, В.Г. Давидович, Л.Е. Лімонов, І.В. Пилипенко, А.Ю. Пробст, А.Т. Хрущов, М.Д. Шаригін та ін.; України — І.О. Горленко, Ф.Д. Заставний, В.І. Захарченко, С.І. Іщук, Л.М. Корецький, Р.І. Литвиненко, К.В. Мезенцев, М.М. Паламарчук, Ю.І. Пітюренко, Г.П. Підрушний, О.Г. Топчієв, О.І. Шаблій та ін.; Європи та Америки — С. Джонс, М. Енрайт, Е. Міль, Ж.-Ф. Тісс, М. Фельдмен та ін.

Підсумовуючи внесок географів у дослідження агломерацій, зауважимо, що саме у постсоціалістичних країнах сформувалися цілі школи цього напрямку, тоді як на заході такі питання здебільшого вирішують економісти, що пов'язано з різним позиціонуванням і трактуванням об'єкта досліджень. Не випадково сучасні вітчизняні географічні дослідження спираються на теоретичні напрацювання саме закордонних економістів (теорія зовнішніх факторів розвитку індустріальних скупчень А. Маршалла, концепція полюсів росту Ф. Перру та П. Потьє, теорія міської агломерації Х. Річардсона, модель «вулкан» Х. Гірша, теорія агломерацій П. Кругмана, П. Ромера і Р. Фіані, теорія випадкового росту Дж. Еллісона, Е. Глейзера і Т. Холмса та ін.).

Третій об'єктний блок умовно можна розділити на ***вивчення світових міст і процесів метрополізації.*** Світові або глобальні міста (від англ. — world, global cities) стали особливо цікавим об'єктом досліджень для географів у XX ст. [41]. Основоположником сучасного дослідницького напряму глобальних міст у літературі, як правило, вважають британського урбаніста П. Геддеса, який у праці «Еволюція міст» [225], опублікованій ще у 1915 р., уперше увів у науковий обіг категорію «світове місто», яку виділив на основі трьох критеріїв — політичної значущості, економічної сили і людності міста. До 1960-х років дослідження світових міст були епізодичними. Важливою віхою стала поява праць британського вченого П. Холла. У 1966 р. світ побачив його книгу «Світові міста» [228], які він визначив на основі набору і масштабу їх функцій. Новий етап розвитку теорії світових міст тісно пов'язаний з творчістю американського географа Дж. Фрідмана, на думку якого концепція світових міст має політекономічний характер і стосується просторової організації нового міжнародного поділу праці [222]. Найвдаліші спроби ієрархічної класифікації світових міст запропонували вчені британського Університету Локборо (Loughborough) під керівництвом П. Тейлора, а також науковий колектив «Дослідницька група глобалізації і світових міст» (Globalization and World Cities Study Group). На підставі оцінювання функцій, які виконуються містами у сферах бухгалтерського обліку і аудиту, реклами, банківської діяльності і страхування, науковці виділили «рівні» світових міст [254].

Наприкінці 1980-х років в Україні також було обґрунтовано певні підходи до розуміння міст та їх ролі у територіальній організації суспільства. Йдеться про дослідження М.Д. Пістуна, В.М. Пересєкіна та М.Я. Мижеги, якими місто визначено як одна з найважливіших форм функціонально-територіальної організації суспільного життя [150]. Однією з перших робіт на теренах СРСР у межах аналізу світових міст була праця Ю.Г. Саушкіна та В.Г. Глушкової [175], в якій висвітлено розвиток столиці колишнього СРСР — м. Москва.

Якщо дослідження світових міст на першому етапі (середина 1960-х—початок 2000-х років) здебільшого зводилися до побудови ієрархічних їх класифікацій на основі різноманітних критеріїв, то у XXI ст. вони перейшли на

новий рівень — вивчення глобальних мереж (збір транснаціональної статистики про взаємозв'язки глобальних міст). Зв'язки всередині цієї мережі підтримуються потоками знань, ідей, інформації між офісами компанії з надання «передових» послуг. На початку XXI ст. стали відомими роботи закордонних географів — І. Браде, Л. Бурдо-Лепажа, Дж.-М. Х'юріота та інших, які вивчають особливості розвитку великих міст різних країн, зокрема з «перехідною економікою».

В українській географії у тематиці розвитку світових міст і метрополісів слід відзначити праці О.В. Гладкого, О.О. Денисенко, О.Л. Дронової, К.В. Мезенцева, Г.П. Підгрушного, Б.П. Яценка та ін. [156]. Особливої уваги потребує робота Б.П. Яценка [212], який вважає, що з розвитком міжнародної інтеграції кордони країни стають «прозорішими», але зростає значення і розширюються функції світових міст, господарство яких безпосередньо долучається до процесів міжнародного поділу праці. На його думку, світові міста є одним з найвпливовіших елементів світового господарства, адже саме вони відіграють роль як світових фінансових центрів, так і найбільш конкурентоспроможних «точок» у світогосподарському просторі [212]. З позиції О.О. Денисенко, метрополіс є формою територіальної організації суспільства, що розвивається на основі окремих міст і характеризується гнучкістю і диверсифікованістю структури їхніх суспільно-територіальних комплексів, активністю інноваційної діяльності та високою галузевою, міжгалузевою й територіальною інтегрованістю, особливими властивостями соціально-культурного середовища, що дає їм змогу реалізувати метрополітарні функції [57]. Вагомі напрацювання слід констатувати у російських учених [96, 181]: К.Е. Аксьонова, Е.Б. Алаєва, С.А. Артоболевського, О.І. Вєндіної, В.О. Колосова, М.С. Мироненко, Т.Г. Нефьодової, М.О. Слуки, А.І. Трейвіша та ін.

У процесі опрацювання літературних джерел ми виділили вісім основних напрямів сучасних досліджень міст: перші чотири з яких (теоретичний, екістичний, соціальний та економічний) вже сформовані, а інші (екологічний, культурно-духовний, історичний, політичний) ще знаходяться у процесі формування.

***Теоретичний напрям*** досліджень великого міста базується в основному на вивченні *міських моделей (моделей міста та моделей систем міст)*. Зокрема, відомим продовженням ідей Й. Тюнена стали дослідження В. Кристаллера. У 1933 р. побачила світ його праця «Центральні місця Південної Німеччини» [237], в якій він виклав свою теорію центральних місць. Згідно з цією теорією, існує ідеальна каркасно-мережева структура населених пунктів, яка складається із суміжних шестикутних фігур (форма бджолиних стільників) і забезпечує доступ до об'єктів сфери послуг, максимально швидке переміщення між містами і ефективне управління територією [237].

У 1945 р. Харріс та Ульман у праці «Природа міст» [230] описали багатоядерну модель територіальної організації міста, де вперше джерелом розвитку міста названо не важку промисловість, а сферу послуг. У моделі територіальної структури майбутнього американського міста було виділено центральну ділову зону, торгову зону, бідні квартали, приміські котеджні містечка середнього і вищого класу з невеликим, винесеним із центру діловим районом, а також селітебні та індустріальні міста-супутники.

Шведський географ Т. Хагерстранд у праці «Дифузія інновацій як географічний процес» [234] показав, що територіальна дифузія інновацій виникає у певних точках і поширюється від осередку на певну відстань або за ієрархією. Швидкість цього поширення залежить від трансляційної (інтенсивні контакти між людьми) можливості окремих міст.

Вагомий внесок у теорію центральних місць зробив американський географ В. Бунге (центрографічний метод), який виявив залежність між людністю (кількістю жителів) міста і його місцем в ієрархічній системі. На підставі відомої формули Ципфа, у праці «Теоретична географія» [215] В. Бунге стверджував, що на території з рівномірним розподілом населення і однаковими транспортними умовами кількість населення, наприклад, п'ятого за розмірами міста складатиме п'яту частину населення найбільшого міста.

Українські теоретичні напрацювання в розрізі комплексного осмислення міст пов'язані передусім з роботами (1980-ті роки) М.Д. Пістуна [150], які присвячені формуванню економіко-географічного комплексу великого (столичного) міста, визначенню системи зовнішніх і внутрішніх (комплексоутворювальних) зв'язків.

Розглянемо зміст ***екістичного напряму дослідження***. Географічно вивчати місто означає розглядати його як частину більшого цілого, як частину територіальних соціально-економічних систем, які формуються у процесі поглиблення територіального поділу праці і постійного перетворення розселення [108, с. 41—50]. Зрозуміло, що цей напрям, напевно, найбільш розвинений у дослідженнях географів більшості країн.

Ще К.І. Арсеньєв у «Гідрографічно-статистичному описі міст Російської імперії...» [9], який включав аналіз 500 міст, уперше поставив проблему спеціального вивчення мережі міст. У праці Д.П. Журавського «Статистичний опис Київської губернії» [72] увагу приділено огляду міст і містечок, а також шляхам сполучення.

На початку XX ст. побачили світ праці О.І. Воєйкова «Людність поселень...» [32] і В.П. Семенова-Тян-Шанського «Місто і село Європейської Росії» [178], в яких детально розглянуто розселення населення на більшій частині Російської імперії.

Підвалини української геоурбаністики у довоєнний період були закладені відомими українськими географами В. Кубійовичем і О. Степанів. Ці вчені вперше здійснили комплексне географічне дослідження міста, спираючись на конкретні експедиційні та статистичні дані. Зокрема, В. Кубійович зробив висновок про те, що великі міста виникають і розвиваються там, де вигідне положення дає їм змогу значно вплинути на околиці, тобто створити потужну зону впливу [106]. Цей науковець уперше в українській географії звернув увагу на функціонально-територіальну структуру міста, умови життя і заможність населення у взаємозв'язку з його етнічним складом, розміщенням тощо. Слідом за В. Кубійовичем досліджувала міста О. Степанів, яка опублікувала серію статей про м. Львів у довоєнні роки. За відомих причин (політичні репресії) її роботи тривалий час не були відомими і опубліковані нещодавно [185]. В ті часи увагу привертають і праці І.К. Вологодцева, в яких він розкриває особливості розвитку міст України [34].

Основні ж географічні засади про міста (зокрема великі) вже в післявоєнні часи заклав М.М. Баранський [13]. Ці засади було розвинуто для окремих регіонів СРСР: Л.Є. Йофа «Міста Уралу», Р.М. Кабо «Міста Західного Сибіру», О.Р. Назаревський «Алма-Ата. Економіко-географічний нарис», В.В. Воробйов «Міста південної частини Східного Сибіру», Н.І. Блажко «Про систему міст Прикарпаття», Л.Л. Трубе «Волзькі міста» та ін. Розвиток і розміщення міських поселень в окремих областях України ґрунтовно досліджували Ю.І. Пітюренко (Донецька обл.), С.С. Мохначук (Волинська обл.), М.В. Григорович (Житомирська обл.) та ін.

Класифікацію тодішніх радянських міст, зокрема великих, розробляли В.Г. Давидович, О.А. Константинов, О.О. Мінц, Ю.Г. Саушкін, Б.С. Хорєв, Е.В. Кнобельсдорф, В.С. Сметанич, В.В. Покшишевський, М.Т. Агафонов та ін. [118].

Великі міста закордонних країн із розселенської та демографічної точки зору досліджували І.М. Маєргойз та Ю.Л. Півоваров — соціалістичні країни Європи; Г.М. Лаппо, О.Є. Слука — капіталістичні країни Західної Європи; Ю.П. Бочаров — міста Японії; Л.І. Боніфат'єва та Г.В. Сдасюк — країни Південної та Південно-Східної Азії; Л.М. Карпов, Ю.А. Колосова, Є.Д. Михайлов, В.М. Гохман, Г.Д. Констинський — Північна Америка; Я.Г. Машбіц — Латинська Америка; В.Б. Йорданський, А.С. Оганова, В.В. Покшишевський — Африка.

В Україні фундаментальні положення географії населення, зокрема *територіальної організації розселення*, в останні десятиріччя сформульовано в результаті досліджень А.І. Доценка, С.О. Ковальова, В.І. Нудельмана, Ю.І. Пітюренка, А.В. Степаненка, М.І. Фащевського та ін.; *проблеми демографії і географії міграцій* висвітлено в роботах В.О. Джамана, Я.І. Жупанського, В.П. Круля, В.С. Стешенко, О.У. Хомри, І.І. Костащука та ін.; *економіко-географічні типології міст* розробляли Ф.Д. Заставний, О.І. Шаблій, Н.І. Блажко, Я.Б. Олійник, П.О. Масляк та ін.; *міста закордонних країн із розселенського та демографічного погляду* оцінювали В.М. Юрківський, Я.Б. Яценко тощо.

***Соціальний та економічний напрями досліджень міста*** взаємопов'язані. Прикладом таких досліджень можуть бути праці В.В. Ковтуна, А.В. Степаненка [95] та Г.П. Підгрушного, Ю.Д. Качаєва [151]. Іноді дуже важко розбити соціально-економічний напрям на два окремі напрями, але у вивченні міста такий поділ необхідний. У географічній галузі з'являються напрями, які запозичені з інших наук і по праву мають увійти до *соціального напряму* досліджень: *дослідження якості, рівня, способу та умов життя міського населення. Економічний напрям* є набагато більш освоєним. На пострадянському просторі слід відзначити *дослідження конкурентоспроможності і брендування міст* — Є.Г. Аніміца [5], В.Г. Старовойтова, Н.А. Бородуліна та ін. Слід зазначити, що відроджуються і дослідження *транспортної системи міст* — Б.М. Парахонський, Ф.П. Кравець [145], О.А. Кибальчич [90], В.М. Бугроменко [25], Г.О. Гольц [42], А.А. Уткін [195], Е.В. Шабарова [202], Р.Л. Уріглі, І.А. Поплавський, Л.І. Василевський. У період ринкового реформування стали актуальними *дослідження вартості території і оцінки земель населених пунктів*. На новий рівень ця тематика була піднята дослідженнями Ю.М. Палехи, який на основі аналізу теорії формування вартості опрацював теоретичні та практичні

аспекти виникнення географічної складової диференціальної ренти у населених пунктах і дав вартісну характеристику міст України. Дослідник виконав типізацію найбільших міст України за показниками диференціації вартості території [142].

Інші чотири напрями сучасних досліджень тільки набирають обертів. Одним з них є ***екологічний напрям***, започаткований чиказькою школою соціологів у 1920-х роках, а після 1960-х років прийнятий географами. Основними за цим напрямом стали дослідження *рекреаційні та ландшафтознавчі* (О.О. Бейдик, О.Ю. Дмитрук та ін.) і *медико-екологічні* (В. Шевченко [91]). Уже помітні серед робіт українських географів напрями *культурно-духовний (поведінкова географія міст* та *етногеографія міст*) і *політичний (електоральна географія та геополітичні дослідження міст)*. Нині формуються напрями *історична географія міст* і *динаміка (тенденції) розвитку міст.*

Можна виділити й інтегральні напрями дослідження, які, у свою чергу, є для розглянутих напрямів об'єднувальними і допоміжними. Це «наскрізні» напрями: *збалансований розвиток міст, дослідження міського простору, містобудування, картографування міст* та *управління розвитком міст.* На цей час уже досліджують міський простір К. Аксьонов, І. Браде, Є. Бондарчук, Д.С. Пітерський, М. Шульце [1, 2], Т.Г. Нефьодова, А.І. Трейвіш [45], О.Г. Топчієв [191]; виконують картографування міст Л.Г. Руденко, Т.М. Курач та ін. [107,116, 170].

Великим полем міждисциплінарної співпраці для географів очевидно є і містобудування. Географи неодноразово брали участь в укладенні перспективних завдань і територіальних комплексних схем розвитку територій і міст, наголошували на урізноманітненні виробничої бази і розвитку профільних сфер виробництва, створенні умов для самостійної зайнятості населення, захисті традиційного характеру середовища, активізації умов для розвитку природного, історико-культурного та курортного потенціалу міст [160]. Очевидно, цим шляхом необхідно також слідувати і в майбутньому.

### 1.2.2. «Велике місто» — феномен у проблематиці сучасної геоурбаністики

Проблематика розвитку великих міст має міждисциплінарний характер, і кожна дисципліна формує свої підходи до їх дефініції, які відповідають рисам тієї чи іншої галузі знань. Незважаючи на пожвавлення геоурбаністичних досліджень, поняття «місто», як і поняття «велике місто», не належать до точно визначених термінів. І це має об'єктивні причини.

Наукову дефініцію терміна (велике) «місто» одним з перших у близькому до сучасного розуміння дав фундатор німецької школи географії людини Ф. Ратцель: «місто — це довготривале зосередження людей та житлових об'єктів, що займає значний простір і розташоване у центрі значних комунікацій» [166]. Цей вчений наголошував на протилежності сільських видів діяльності, заснованих на сільському господарстві, і міських, що спираються на промисловість і торгівлю, а також уточнював, що за кількості жителів менш як 2 тис. скупчення людей і житлових будинків втрачають міський характер. І до

Ф. Ратцеля ці моменти неодноразово підкреслювали різні науковці, однак важливо те, що з початку XX ст. в усіх подальших визначеннях сутності міста вказувалось на: 1) зосередженість (сконцентрованість) людей і житлової забудови; 2) специфічні (несільськогосподарські) види діяльності; 3) центрове (на перетині найважливіших комунікаційних шляхів) положення; 4) фактор відносно великої кількості населення.

З того часу питаннями міського розвитку займалося багато географів з усього світу, проте категорії «велике місто» увагу стали приділяти не так давно, а саме відтоді, відколи проблеми розвитку великих міст стали дуже помітними на фоні їх економічної привабливості. При цьому відокремити великі міста від усіх інших міських поселень за певним переліком критеріїв виявилось не таким простим завданням. З одного боку, це пояснюється тим, що у світі немає єдиного поділу міст на великі і малі за кількістю населення. Водночас є суттєві відмінності, які відрізняють великі міста від решти поселень. За словами французьких географів Ж. Боже-Гарньє і Ж. Шабо, «ці чудиська наче приречені на зростання, і людина, що їх породила, з великим трудом здатна стримувати і контролювати цей розвиток» [22, с. 193]. Тривалий час науковці, у тому числі географи, не поспішали оцінювати цих «велетнів», здебільшого вважаючи їх або «раковими формами», або «лавинами, які безжалісно змітають все на своєму шляху». У свій час Ф. Енгельс зазначав: «в обличчі великих міст цивілізація залишила нам такий спадок, позбутися якого коштуватиме багато часу і зусиль» [209, с. 308].

У колишньому СРСР негативні наслідки розвитку великих міст аналізували представники різних наук. Учені відмічали зростання певних видів захворювань і підтверджували вплив шуму й електромагнітного опромінення [56, с. 103; 69, с. 54], описували проблему рекреації і відриву від природного середовища [114], вказували на економічну неефективність інженерної підготовки території, її благоустрою і обладнання необхідними комунікаціями [47, с. 94]. Акцентували увагу на безмежному розширенні великих міст, що не дає суттєвого народногосподарського ефекту [169, с. 28], йшлося про поглинання великими містами родючих земель і площі лісів [211], аналізували менш здорові параметри умов життєдіяльності населення порівняно із малими і середніми містами [54]. На хвилях протидії «західному урбанізму», а також через помітне обмеження предмету дослідження суто розселенськими питаннями радянські географи робили невтішні висновки щодо розвитку великих міст: «У подальшому питома вага великих міст знизиться у зв'язку з неухильним курсом на стримування їх росту» [55, с. 63], незважаючи на те, що статистичні дані (і тоді, і нині) демонстрували зовсім іншу динаміку. Концепція розвитку великого міста в умовах соціалізму теоретично базувалась на пошуках важелів у припиненні його зростання — територіального і кількісного. У великому місті дійсно бачили джерело проблем і розбалансування систем розселення [124, с. 24].

Проте існувала й інша наукова думка щодо великих міст — збалансувати їх зростання. Завдання максимального використання потенціалу великих міст відображено у розбудові виробництва з метою забезпечення найефективнішого розселення і розміщення промисловості на території країни [103, с. 23], у високій економічній і соціальній ефективності великого міста як форми розселення [30, с. 60], у мінімальній «поверхні витрат» для більшості галузей приміі-

ських зон великих міст [165, с. 9], в економності великих міст, життя в яких хоч і обходиться дорожче, проте соціально-економічний ефект від цього вищий [11, с. 50], в ефективності використання землі у великих містах тощо [108, с. 75].

Неповнота об'єктивного наукового знання про велике місто як складний і суперечливий феномен призводить до різнобічних оцінок його економічної і соціальної ефективності, проблем і перспектив розвитку. Великі міста порізному описуються науковцями, адже це типовий приклад «медалі», яка має два боки — позитивний і негативний. Водночас важко заперечити і те, що пересічний житель великого міста лише простою своєю належністю до нього має низку об'єктивних переваг [153]. Місто — «явище минулого і сучасного, яке є найбільшим з усіх штучних середовищ буття, створених людиною» [73, с. 21]. Велике місто — найбільш характерне явище такого етапу розселення, який визначається як урбанізація [105].

Місто у процесі еволюції зуміло створити достатні умови для власного соціального відтворення, більше того — сформувало в ході власного розвитку нову «міську» якість. Як штучне середовище існування людини воно стало акумулятором думок, почуттів та емоцій, дій людини, універсальним майданчиком не тільки для структурування нового урбанізованого простору, а й перетворення людиною самої себе, проектування власних дій у нових соціокультурних просторах [67].

Проблеми дефініції «міста», «великого міста», а сьогодні ще й «міст-мільйонників» (в аспекті критеріального і змістовного їх розведення) не завжди носили суто науковий характер. Починаючи з середніх віків, боротьба за отримання статусу міста визначалася значущістю такого здобутку: сам по собі статус міста, як правило, означав і досі означає наявність більших прав чи свобод, здобуття адміністративних переваг, збільшення дохідної частини бюджету, першочерговість у залученні інвестицій. На сьогодні постає питання не просто кількісного виокремлення «великого міста», а визначення його суспільно-географічної сутності. Адже з погляду не тільки економічної, а й соціальної, екологічної, культурної ідентифікації місто — це насамперед його соціум, що проживає в конкретних умовах геопростору, активно формує і змінює цей простір та умови життя.

Найвідоміший німецький географічний тлумачний словник "Diercke-Wörterbuch Allgemeine Geographie» дає таке визначення великому місту (Großstadt): «це — місто із населенням щонайменше 100 тис. жителів. Географічно ця дефініція визначена не так чітко. Як правило, велике місто — це більш мультифункціональне місто із надцентральними функціями, чітко сформованим центром (city) і субцентровими тенденціями розвитку, причому межа у людності може бути нижчою, але найчастіше — значно вищою за 100 тис. жителів» [218, с. 290].

В англо-американському мовному середовищі для великих міст найчастіше застосовують слово *city*, яке передусім указує на розмір і значущість поселення і лише іноді слугує позначкою для виділення центральної частини міст (хоча для центрів міст застосовують інші поняття — *downtown* (США), діловий чи бізнес-центр тощо). Існує й інше слово — *town*, яке також означає «місто», і традиційно у це поняття в країнах континентальної Європи, у Великій Британії і США вкладають різний зміст. Досі чіткої межі між поняття-

ми «town» і «city» немає — часто ці терміни є взаємозамінними, хоча при застосуванні поняття «town» найчастіше мають на увазі будь-яке місто, а в разі застосування поняття «city» — переважно велике місто.

Цікаво, що в деяких мовах (зокрема, в ісландській) також застосовують інші слова для окремого виділення великих міст. Це вказує на підкреслено виключне значення великих міст в історії, економічному і соціальному розвитку окремих країн, необхідність їх окремого наукового розгляду. Натомість, наприклад, у Швеції взагалі немає юридичного поділу населених пунктів на міські та сільські, а поняття «місто», не кажучи вже про «велике місто», має або історичний, або суто статистичний сенс.

Науковці не поспішають чітко визначити зміст поняття «велике місто». Застосовують низку підходів та критеріїв до його термінологічного визначення. Деякі географи вказують насамперед на високий рівень концентрації соціально-економічної активності і величезний потенціал великих міст як найхарактерніші їх ознаки. «Великі міста — місця концентрації промисловості, послуг та інвестицій, фокуси економічного зростання, центри виникнення та поширення інновацій — визначають соціально-економічний добробут країни» [79]. На цю ознаку як критерію саме великих міст вказували класики радянської геоурбаністики — Г.М. Лаппо, І.М. Маєргойз, Ю.Л. Півоваров та ін.

Багато географів визначали велике місто як місто, основною ознакою якого є різноманіття його функцій більшою мірою, ніж висока кількість населення [22]. Проте функції міст, які 100 чи навіть 50 років тому вважали основними і які визначали характер їх розвитку (промислові, транспортні та ін.), значно ускладнилися і поступилися місцем іншим. Самі мешканці міст також стали значно вибагливішими, тому в наукових дослідженнях дедалі частіше увагу акцентують не на зростанні міста, як такого, не на містобудівних перспективах, красі і міцності архітектури, основних законах і неписаних моральних та етичних правилах поведінки жителів міста, а передусім на людині та середовищі, в якому вона живе [148].

Місто має виконувати свою головну функцію, яка полягає у створенні сприятливих умов для розвитку власних сил людини, без вирішення цього завдання не лише людина приречена на жахливе існування, а й саме місто [100]. Чітко можна констатувати той факт, що основним є регулювання розвитку і зростання великого міста, створення умов, які дають йому змогу максимально повно виконувати свою роль — бути творцем нового [108, с. 90]. Такого підходу дотримуються російські дослідники Т. Нєфьодова, А. Трейвиш, які підкреслюють виняткове значення великих (більш як 100 тис. жителів) міст, кажучи про те, що на цій межі людності в Росії (а за нашою думкою, і в Україні теж) якісно змінюються спосіб, умови життя і рівень урбанізованості самого соціуму і відповідної міської території, на якій він мешкає [132]. Іншими словами, саме на рівні великих міст населений пункт майже повністю позбувається своїх сільських рис, що проявляється у характеристиках способу і умов життя населення. Ясно, що значення в 100 тис. осіб є приблизним, окремі міста з меншою кількістю населення можуть володіти тими самими зовнішніми атрибутами сучасного урбанізованого середовища, якщо в умовах України за певних причин їм пощастило мати доходні і перспективні підприємства, солідний міський бюджет чи цільову державну підтримку.

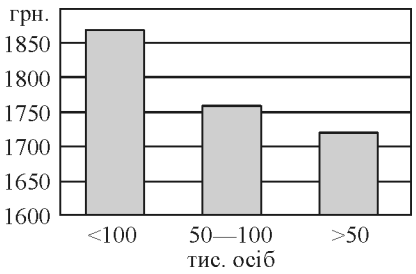



**Рис. 1.7.** Рівень середньомісячної зарплати в групах міст різної людності в Україні, 2009 р. Укладено автором за даними [137, 138]

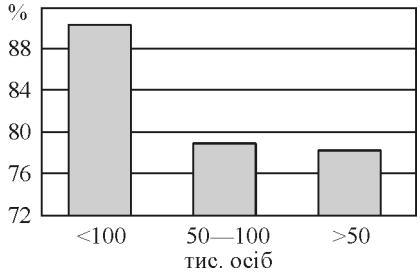



**Рис. 1.8.** Середня питома вага житлової площі, що обладнана каналізацією, в групах міст різної людності в Україні, 2009 р. Укладено автором за даними [137, 138]

Окремі географи [80] виділяють іншу межу так званої соціальної безпеки міст, після якої, наприклад в умовах сьогоднішньої Росії, різко зменшується безробіття, розширюються можливості працевлаштування, активізується малий бізнес — це поріг у 500 тис. жителів. Хоча наявність міського комфорту (саме в сенсі справжньої урбанізованості середовища проживання) у більшості розвинених європейських країн — це більше правило, ніж виняток, для багатьох міст, і необов'язково великих.

З урахуванням того що урбаністичні процеси фактично в усьому колишньому пострадянському просторі однакові, такий підхід можна застосувати і для території України. Наш аналіз окремих показників соціально-економічного благополуччя в розрізі міст України різної людності показав, що в середньому вищий рівень характерний саме для міст з населенням у понад 100 тис. осіб (рис. 1.7, 1.8). Є низка інших показників, які виявляють певний відрив 100-тисячників від решти міських поселень. Отже, стан міст значною мірою залежить від їх розміру і статусу, тобто існує так звана поселенська диференціація умов життя населення. Цілком імовірно, що певна диференціація за показниками умов життя може бути і всередині групи великих міст.

Загальновідомий підхід до класифікації групи поселень за кількістю в багатьох країнах світу між собою суттєво різниться. Немає сенсу черговий раз констатувати це, якщо лише в Україні існує декілька підходів до класифікації міських поселень як за розмірами (людністю), так і за назвами відповідних груп [191] (табл. 1.1).

Якщо поділ міст на основні групи (категорії) за людністю більш-менш зрозумілий (виділено селища міського типу (смт), малі, середні і великі міста), то дрібніший поділ може бути різним залежно від мети того чи іншого дослідження [20, 64, 205].

Будь-яке групування (класифікування) міст є важливим самостійним науковим завданням. Значення його зростає за наявності певних цілей і відповідних розбіжностей. Зрозуміло, що саме «демографічний», тобто кількісний показник розміру міста, є відправним для розділення міст на категорії і групи. Нерідко він вказує і на інші відмінності між містами — їх роль в економіці, їх значення як політичних центрів, вартість землі в їх межах та ін. Схеми ж поділу міст на групи людності зумовлені акцентами (критеріями), взя-

**Класифікація міських**

| О.І. Шаблій, Ф.Д. Заставаний | | Ю.М. Палеха (за господарськими функціями) | |
|---|---|---|---|
| Група поселень | Населення, тис. осіб | Група поселень | Населення, тис. осіб |
| Малі міста | До 50 | 1<br>2 | 5—10<br>10—20 |
| Середні міста | 50—100 | 3<br>4 | 20—50<br>50—70 |
| Великі міста | 100—500 | 5<br>6 | 70—100<br>100—250 |
| Дуже великі міста | 500—1000 | 7<br>8 | 250—500<br>500—1000 |
| Мільйонники | Понад 1000 | 9<br>10 | Понад 1000<br>Понад 2000 |
| Я.Б. Олійник, Б.П. Яценко, П.О. Масляк, П.Г. Шищенко | | А.І. Доценко | |
| Група поселень | Населення, тис. осіб | Група поселень | Населення, тис. осіб |
| Малі міста | До 50 | 1<br>2 | 1—50<br>51—100 |
| Середні міста | 50—100 | 3<br>4<br>5 | 101—200<br>201—500<br>501—1000 |
| Значні міста | 100—250 | 6<br>7 | 1001—2000<br>2001—3000 |
| Великі міста | 250—500 | 8<br>9<br>10 | 3001—5000<br>5001—10000<br>10001—20000 |
| Найбільші міста | 500—1000 | 11<br>12 | 20001—50000<br>50001—100 000 |
| Мільйонники | Понад 1000 | 13<br>14<br>15 | 100 001—250 000<br>250 001—500 000<br>Понад 500 001 |

*Примітка*. Укладено автором за даними [59, 63, 77, 94, 95, 97, 141, 143, 152, 205].

тими за основу у тому чи іншому дослідженні [81]. Ми виділяємо такі групи великих міст: 100—250 тис.; 250—500 тис.; 500—1000 тис.; понад 1 млн жителів (міста-мільйонери).

Зрозуміло, що цей поділ на категорії також може бути підданий критиці, особливо якщо констатувати відміни в умовах життя населення, характері його зайнятості, облаштованості побуту тощо. Довести, що певні граничні значення людності великих міст визначають одночасно і «переломи» в умовах життя непросто. Тим не менш цікаво встановити чи спростувати існуючі відміни між певними групами великих міст.

*Таблиця 1.1*

**поселень за людністю**

| М.М. Паламарчук, О.М. Паламарчук | | В.О. Джаман | | А.В. Степаненко, В.В. Ковтун | |
|---|---|---|---|---|---|
| Група поселень | Населення, тис. осіб | Група поселень | Населення, тис. осіб | Група поселень | Населення, тис. осіб |
| Малі міста | До 50 | 1<br>2 | До 5<br>5—10 | 1<br>2 | До 5<br>5—10 |
| Середні міста | 50—100 | 3<br>4 | 10—20<br>20—50 | 3<br>4 | 10—20<br>20—50 |
| Великі міста | 100—250 | 5<br>6 | 50—100<br>100—250 | 5<br>6 | 50—100<br>100—250 |
| Дуже великі міста | 250—1000 | 7<br>8 | 250—500<br>500—1000 | 7<br>8 | 250—500<br>500—1000 |
| Найбільші міста | Понад 1000 | 9 | Понад 1000 | 9 | Понад 1000 |
| П.С. Коваленко | | Ю.І. Пітюренко | | Л.М. Корецький | |
| Група поселень | Населення, тис. осіб | Група поселень | Населення, тис. осіб | Група поселень | Населення, тис. осіб |
| 1 | До 20 | 1 | До 50 | Малі міста | До 50 |
| 2 | 20—50 | 2 | 50—100 | 1<br>2<br>3 | До 10<br>10—20<br>20—50 |
| 3 | 50—100 | 3 | 100—250 | Середні міста (4) | 50—100 |
| 4 | 100—500 | 4 | 250—500 | Великі міста<br>5 | Понад 100<br>100—250 |
| 5 | 500—1000 | 5 | 500—1000 | 6 | 250—500 |
| 6 | Понад 1000 | 6 | Понад 1000 | 7<br>8 | 500—1000<br>Понад 1000 |

Отже, виходячи із викладеного, можна зауважити, що категорія «велике місто» потребує визначення, яке б відповідало сучасним тенденціям і реаліям. Ця категорія потребує сутнісного визначення його як геосистеми[1] із властивими їй динамічними особливостями розвитку, наявністю специфічного природного,

[1] Тут і далі поняття «геосистема» (за окремими науковцями — «геосоціосистема») використано з погляду пізнання властивостей регіонів як територіальних об'єктів, у яких функціонально поєднані екологічний, соціальний, економічний, демографічний, гуманітарний, технічний та інші блоки і відбуваються всі організовані й реалізовані людьми екологічні, соціально-економічні, демографічні, гуманітарні, інформаційні та інші процеси.

соціального, економічного, архітектурного середовища життєдіяльності населення. Це міста, які мають у своїй інфраструктурі та побутовій облаштованості ознаки більшої урбанізованості середовища життя населення, міського комфорту.

Особливе значення великих міст полягає у тому, що вони створюють умови для розвитку регіонів і країн, володіють інформацією і поєднують різні сфери діяльності, на перетині яких виникають точки росту в культурі, науці, освіті, техніці, політиці. Будучи місцями концентрації багатьох проблем, великі міста пропонують шляхи їх розв'язання, виступають середовищем, яке формує можливості скорішого використання нових технологій, приваблюють фахівців і капітал. Тому великі міста потрібно вивчати не тільки з метою визначення їх реально домінуючої економічної ролі, а й щоб зробити їх зручнішими для життя. Адже велике місто — це суспільний організм, який впливає на демографічну поведінку людей, стан їхнього здоров'я, соціальне самопочуття. Великі міста значно випереджають інші міські поселення за різноманіттям функцій, рівнем споживання, наявністю адміністративних ресурсів, а також якістю власне населення. Поширюючи на оточуючі території і в міста нижчого рівня інновації, вони згладжують протиріччя «центр—периферія» і зменшують контрасти між столицею і рештою території країни.

Якщо місто загалом — це модель суспільства, що його породило, яка відображує особливості свого регіону, види діяльності, що наявні у виробничій структурі регіону, то велике місто — це центр, від якого надходять імпульси на оточуючу територію, до міст інших рівнів людності. Головна його особливість — ефективна концентрація місць праці, послуг різного рівня, генерування інновацій, інтенсивне відтворення соціально-економічного потенціалу розвитку території, а також найінтенсивніший вплив на довкілля, динамічніший прояв соціальних ризиків, маргіналізації населення тощо.

Будь-яке велике місто — це місце найтіснішої взаємодії населення із середовищем проживання, місце формування міського комфорту і міських же проблем. У сучасних умовах становлення ринкової економіки, впливу процесів глобалізації у визначення сутності великого міста мають бути закладені ціннісні моменти, згідно з якими ця категорія міських поселень розкриває своє не тільки політичне та економічне, а й соціальне значення.

Разом з тим великі міста володіють комплексами подібних і відмінних характеристик, адже скільки міст, стільки і специфічних геоструктур і геоситуацій. Очевидно, що в певні періоди в окремих країнах (особливо розвинутих) міський простір може бути дуже подібним — за плануванням міст, ціною на землю і житло, рангом (статусом), розташуванням міст тощо. Однак це не стосується України на початку XXI ст. Дуже різними в якісному плані тут були підстави і тенденції урбанізації, в багатьох регіонах вона мала сугубо індустріальний характер, в інших — супроводжувалась спустошенням сіл і значною руралізацією[1] життя населення.

У своєму становленні феномен «велике місто» (а також уявлення про нього) мав декілька стадій опрацювання у межах багатьох відмінних підходів

[1] Руралізація — перенесення в місто сільськими мігрантами форм життєдіяльності, характерних для сільської місцевості. В умовах перехідної економіки в Україні навколо великих міст також відома «дачна» економіка, яка поєднувала рекреацію і сільськогосподарське самозабезпечення продуктами харчування.

[157]. Обсяг поняття постійно змінювався залежно від вибору системи відліку, відносно якої цей феномен і розглядали. Фактори, які вважають визначальними у формуванні «обличчя» великих міст, можна поділити на дві великі групи, що відповідають і певному історичному етапу розвитку країн:

• традиційні («жорсткі») — історичний, адміністративний (статус), географічний, економічний, транспортний тощо;

• сучасні (визначальні у характері сьогоднішніх змін) — організаційно-управлінський, інформаційний, інституційний тощо.

На нашу думку, *велике місто — це місто з населенням понад 100 тис. жителів, що має високий ступінь урбанізованості середовища, складну організацію соціально-економічного життя і є відкритою динамічною геосистемою, що надає максимум можливостей для реалізації людського потенціалу.* Воно є відображенням процесів і явищ, які формуються відповідно до територіальних соціально-економічних та екологічних умов конкретного міського середовища, але перебуває під постійним впливом глобальних соціокультурних тенденцій. Велике місто як складна геосистема характеризується комплексом певним чином організованих підсистем — демографічної, економічної, інфраструктурної, архітектурно-будівельної, екологічної та ін., з орієнтацією на задоволення потреб населення. Населення великих міст у своїй більшості веде специфічний «урбанізований» спосіб життя, який щороку стає інтенсивнішим [36].

До комплексу ознак сучасного великого міста слід віднести:

• *масштабність* — велике місто є найбільшим за людністю типом поселень серед усіх існуючих, що зумовлює його велике значення для країни в цілому;

• *діалектичність розвитку* — на зорі свого виникнення велике місто сприяло поглибленню спеціалізації різних видів діяльності і, попри природну багатофункціональність, всюди мало певні чіткі функції, на сьогодні ж воно зумовлює найінтенсивнішу їх інтеграцію з метою забезпечення найкращих умов життя населення;

• *висока густота населення і забудови* на обмеженій території, що має як позитивні, так і негативні наслідки;

• найбагатший *інтегральний потенціал* — територіальна зосередженість фінансового, інтелектуального, промислового, транспортного, культурного та інших потенціалів сприяє створенню найоптимальніших за доступністю (часовою і територіальною) передумов реалізації потреб та інтересів населення;

• *поліфункціональність* — здатність виконувати промислову, наукову, транспортну, культурну, торговельну, фінансову, адміністративну та інші функції, забезпечувати найефективнішу їх взаємодію;

• *інтегрованість* — економічна і соціальна «включеність» цієї категорії поселень у міжрегіональну і міжнародну співпрацю і партнерство;

• *централізованість* — велике місто є безперечним і впливовим центром доволі великого регіону; воно, з одного боку, несе на собі ознаки цього регіону, а з іншого — є центром акумуляції ресурсів і поширення інновацій, що актуалізує розділення проблем розвитку міста по лініях: глобальне — локальне, старе — нове, центр — периферія;

• можливість *реалізації потреб* найвищого рівня — велике місто є уособленням зони найінтенсивнішої реалізації можливостей та інтересів, потреб населення у послугах вищого рівня.

Відстоюючи концепцію розгляду великого міста з позиції людини — головного суб'єкта міського середовища проживання, підкреслимо ще одну важливу особливість великих міст: в їх межах формується особливе соціальне середовище буття людей, тобто соціально-економічні, духовні, екологічні умови існування людини, її діяльності та розвитку.

Велике місто не ідеальне, і це розуміють представники різних галузей знань, проте в сенсі надання сучасних можливостей ніякий інший вид поселень не має ознак більшої «ідеальності». Як водопій у вигляді річки чи озера для різних видів тварин є основою для життя, так і велике місто є добрим підгрунтям для «духовного засіву» людини, адже місто зосереджує на невеликому просторі доволі широкий світ, об'єднуючи представників різних культур і релігій, етносів і націй, усіх класів та груп. При цьому, як свідчить поява класу «світових міст», уся економічна, політична та інша активність не дуже «поспішає» на периферію.

В Україні вивчення соціальних аспектів розвитку великих міст, умов, способу та якості життя в них знаходиться на початковій стадії, що зумовлює актуальність подібних досліджень. У вітчизняній географічній науці вже є дослідження, присвячені вивченню якості життя населення в регіонах України [52], зроблено акценти на урбанізації як факторі суттєвої диференціації умов життя в умовах країни. Тим не менш потрібні подальші наукові розвідки з порівняльного оцінювання умов життя на рівні великих міст України, визначення проблемних аспектів і напрямів покращання ситуації. Фактично після відомих публікацій Ю.І. Пітюренка [152], П.С. Коваленка [94], Л.М. Корецького [97], О.М. Паламарчука [141], В.М. Пересєкіна [147], М.Д. Пістуна [150], праці В.В. Ковтун та А.В. Степаненка «Міста України» [95] інші методологічні концепції досліджень великих міст з 1990 р. формуються повільно. Починаючи з 2010 р. з'являються публікації, які містять інформацію про міські процеси в Україні: О.О. Денисенко «Процеси метрополізації: світогосподарський аспект» [58], О.В. Гладкий, С.І. Іщук «Географія міст. Геоурбаністика» [39], О.Л. Дронова «Геоурбаністика» [65], а також колективні монографії Інституту географії НАН України («Изменения городского пространства в Украине», «Функции городов и их влияние на пространство») [83, 198]. Проте окремих робіт, присвячених виключно категорії великих міст поки, на жаль (за винятком деяких наукових статей), немає. У Росії опубліковано монографії стосовно великих міст: В.С. Боголюбова [19], Н.Ю. Власової [31], В.О. Колосова [104] та ін.

«Не розглянувши питання про потребу суспільства у великих містах, про те, які зі своїх нагальних питань суспільство вирішує тільки за їх допомогою, не переконавшись в тому, чи відпала вже ця потреба, чи вона зберігається і збережеться у найближчому майбутньому, не можна виробити правильну політику щодо великих міст, дати їм будь-яку загальну оцінку» [108]. Саме ці слова Г.М. Лаппо, класика радянської геоурбаністики, вказують на необхідність всебічних досліджень розвитку великих міст, а також вивчення і порівняння умов життя в них. Адже історія урбанізації українських регіонів свідчить про різні передумови виникнення і швидкість розвитку великих міст, що відбилося на умовах життя населення.

### 1.2.3. «Життєві категорії» — топовий напрям соціальної географії

Людина — це істота, яка завжди прагне до саморозвитку, поліпшення матеріального та духовного стану, намагається осягнути сенс свого буття і досягнути щастя в максимальному його представленні. Зазначена тематика не є чимось новим, оскільки питання категорій «щастя», «сенс життя» та інші виникли з появою самої людини. Вчені класифікували та систематизували ці категорії, намагалися групувати і вибудовувати певні ієрархічні ряди починаючи від Аристотеля та Платона і закінчуючи Е. Фромом, Г. Мюрреєм, Б.Ф. Ломовим, Ф. Герцбергом, К. Альдерфером, Ф. Котлером та ін. Висловлюючись мовою А. Ейнштейна про те, що все в цьому світі відносно, і доповнюючи це фразою М. Аргайла про досі не відомий повний перелік людських потреб, можна зробити висновок, що істина про знання життєвих цінностей знаходиться десь посередині.

Єдиними беззаперечними фактами у згаданих роздумах є наявність цілі та руху до неї. Сенс усього життя людини криється в її русі, тобто русі до індивідуальної «вершини щастя» кожного з нас. Цілком логічно можна порівняти цей процес з альпіністським підкоренням гори, де інколи скелелазу доводиться спускатися, щоб віднайти кращу стежку догори, інколи життя опускає його на землю, так би мовити, зриває з висоти, але все одно він продовжує свій шлях. І все це заради єдиної ідеї — сходження на вершину. Рух до нових цілей дає змогу кожному з нас розвиватися. Стояння ж на місці в цьому аспекті прирівнюється до винесення самому собі чи не смертного приговору.

Доволі символічною в людських потребах виступає фігура піраміди, яка ототожнює рух кожного з нас. У процесі еволюції людина перейшла від спрощеної моделі-піраміди досягнення життєвих принципів до складної, оскільки суттєво зросла в розумінні своїх потреб, бажань та цінностей і усвідомила, що шляхи досягнення вершини можуть бути дуже різними. Все чіткіше вимальовуються кроки-східці в загальній піраміді людських потреб. Якщо раніше така піраміда мала вигляд дитячої гірки з крутим спуском, то сьогодні вона більше нагадує свою «єгипетську родичку» — піраміду Хеопса, де, щоб дістатися верхівки, необхідно подолати блоки, які нагадують свого роду сходинки (рис. 1.9).

Досягнення людини полягає в тому, що вона у своїй свідомості спромоглася розбити суцільний моноліт на фігурні блоки, подібні тим, які кожен з нас складав у дитинстві від найбільшого в основі до найменшого на верхівці. Фактично мова йде про поетапне підвищення, планування маршруту життя. Від поетапного переходу з одного блока на інший якраз і залежить, наскільки правильну і стійку піраміду життя кожен з нас збудує.

Напевно, найвідомішою і вже класичною є робота американського психолога з українським корінням А. Маслоу [241], який розробив і запропонував ієрархічну модель потреб людини із семи блоків (рис. 1.10).

Незважаючи на те що ієрархія потреб у різних ситуаціях може бути іншою, попри сумніви з приводу достовірності авторства рисунку самої піраміди, існує загальна філософія побудови такої моделі. Водночас під дією часу, який змінює все на своєму шляху, а також завдяки саморозвитку самої людини доводиться переосмислювати піраміду людських потреб А. Маслоу.

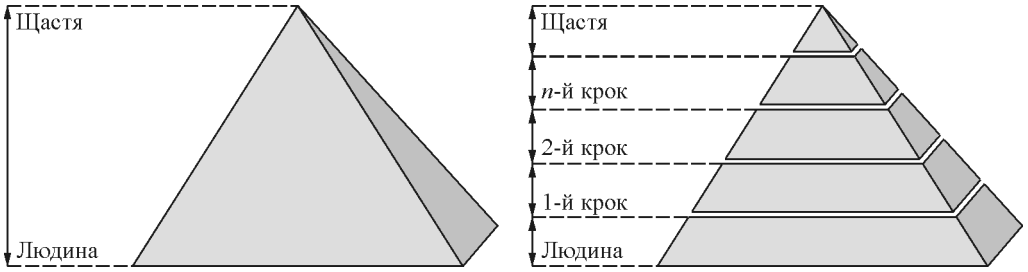



**Рис. 1.9.** Еволюція підходу людини до досягнення максимальної потреби

**Рис. 1.10.** Піраміда людських потреб А. Маслоу (укладено автором за [241])

По-перше, для багатьох країн Азії, Африки, Океанії та Карибського басейну основним так і залишається класичний набір потреб, висвітлений А. Маслоу [241]. Проте для решти світу (високорозвинених країн, країн з перехідною економікою) потреби людини значно трансформувалися: роль деяких з них нівелювалася і стала непомітною. Наприклад, чи актуальною є проблема *голоду* для Західної Європи, Північної Америки, Австралії...? Задоволення потреб на кшталт їжі, води як існували, так і існують (причому їх частка є найсуттєвішою), але півстоліття тому нагодувати свою сім'ю було значно важче, ніж тепер. Колись це була дуже висока сходинка у загальній піраміді, нині — швидше за все невисокий поріг. *Потреба в любові* також суттєво видозмінилася, оскільки сьогоденні реалії прагнення всіх, незалежно від віку і статі, до фінансової незалежності, кар'єрного зростання, самореалізації, по-

ява нових субкультур і загалом фемінізація суспільства внесли суттєві корективи. *Пізнавальні потреби* начебто не змінилися, але навряд чи під гаслом «знати, вміти, досліджувати» (рис. 1.10). *Потреба* у *безпеці* видозмінилася по суті, стала актуальнішою для населення (міжнародний тероризм, нові штампи вірусів та ін.). Фактично йдеться про переосмислення і функціональну зміну кожної з потреб.

По-друге, виникли нові потреби — засоби, які ще 50 років тому взагалі не існували. Виходячи виключно з позиції існування людини на нашій планеті, можна обійтися і без науково-технічного прогресу та обмежитися лише самим примітивним набором технічних засобів. Проте якщо говорити про повноцінне життя сучасної людини з рухом до вершини піраміди, то відкидати розвиток неприпустимо. Якщо раніше холодильник, пральна машина, мобільний телефон, ноутбук були із серії «розкішних» товарів, тобто відігравали роль «бажань», то сьогодні їх можна вважати необхідними речами для існування, а фактично «людськими потребами». Усвідомивши географію задоволення потреб, розумієш, що ці процеси ще не характерні для всього світу. Проте, як з дитинства батьки ставили когось за взірець дитині для її ж власного саморозвитку, так і тут високорозвинені країни є прикладами для прагнень мешканців решти світу. Сьогодні важко уявити конкурентоспроможну людину без мобільного телефона чи ноутбука. Без наявності цих двох речей і вмінь ними користуватися все важче віднайти пристойну роботу і, відповідно, досягти матеріальних благ, збудувати сім'ю та вже навіть познайомитися з новими людьми. Фактично йдеться про унеможливлення руху або ж занадто важкий схід угору по піраміді без нових потреб. Для кращого розуміння слід лише порівняти зміну в споряджені альпіністів за останні 100 років.

По-третє, сьогодні людство зіштовхується з низкою проблем і викликів, які насамперед позначаються на житті не одного, а всіх співмешканців нашої планети. У глобалізованому світі поняття людини все більше переосмислюється не як індивіда, а як частини суспільства. Кількість населення стрімко збільшується — при цьому населення із сільських територій переміщується в міста. Рівень урбанізації на нашій планеті вже «перейшов» позначку в 50 %, проте і це ще далеко не все. Міський спосіб життя приводить до того, що напрями співробітництва, взаємодопомоги і єднання викорінюють принцип «кожен сам по собі» (різноманітні акції, протести і т. п.). У сучасному геопросторі бути асоціальним чи незалежним від соціуму просто неможливо, а абстрагування прирівнюється до все тієї ж зупинку руху, про яку згадувалося вище. Потреби однієї людини все більше пов'язані з потребами інших. Люди, попри унікальність кожного індивіда, занадто залежать один від одного. Якщо століття тому прихід на роботу залежав здебільшого від самої людини чи природних умов, то сьогодні до цих складових додалися фактори інфраструктури, руху транспорту та ін. Отже, сформувалася піраміда, підкорення вершини якої в багатьох випадках пов'язане з діями людей, які перебувають поруч.

По-четверте, змінюються економічні, соціальні, екологічні, соціокультурні чинники, що приводить до змін в суб'єктивному сприйнятті людиною її життя, а відповідно, і потреб. Різниця осмислення життя людиною тодішньою і сучасною полягає в усвідомленні важливості аспекту раціоналізації соціального життя. Рідко коли можна почути в сучасному лексиконі мову про

задоволення фізіологічних чи психологічних потреб. На сьогодні вже неправильно і недостатньо ставити питання про щоденне споживання 2 л води і 3000 ккал, як рекомендують лікарі чи інші фахівці з цієї тематики. Нині люди намагаються задовольнити свої умови, спосіб, рівень та якість життя. Людині важливий комплексний набір компонентів проживання, які, в свою чергу, включають різні аспекти життя, в тому числі фізіологічні. Недостатньо покращити чи досягнути чогось одного, оскільки як лікування людського організму від захворювань, які передбачають застосування антибіотиків, може призвести до хвороб печінки та нирок, так і самоціль покращання одного фактора життя часто нівелює досягнення в інших сферах.

По-п'яте, економічний розвиток все більше впливає на поляризацію простору. Людські потреби стали певною мірою заручниками розвитку країни. Попри загальне економічне зростання за останнє століття всіх країн світу, зростає і розірваність між «багатими» та «бідними» людьми. Залежно від економічного рівня важливість тих чи інших потреб у житті соціуму різниться. Все більше поглиблюється прірва між сприйняттям та розумінням потреб у різних частинах світу.

З огляду на потреби, з урахуванням не тільки психології або філософії, а й соціології і географії стає зрозумілим, що акцент вивчення і розуміння людських потреб зміщується в бік суспільного підходу. Принцип індивідуальності (скільки людей — стільки і людських пірамід потреб) беззаперечно існує, проте глобалізація, науково-технічний прогрес, соціалізація, трансформація одних та утворення інших потреб все більше вказують на переосмислення підходів. Потреби стали більш залежні від місця та кордонів проживання людини. Фактично слід говорити про «піраміду людських потреб» виходячи з географічної прив'язки. В ролі таких основних пірамід якраз і виступають географічні об'єкти досліджень (регіони, країни, міста та ін.), на територіях яких проживають люди. Отже, саме суспільство ввело такі поняття, як «якість», «спосіб», «рівень», «умови», «образ», «добробут» життя, «життєві стандарти», «збалансований розвиток» та інші категорії, які характеризують певні аспекти життя (життєві категорії). Нині ці категорії стали прототипом лакмусового папірця того середовища, в якому проживає людина, і саме завдяки їм суспільство порівнює та оцінює своє життя. Відповідно, дух часу привів до того, що відображення людських потреб на сучасному етапі розвитку суспільства, на нашу думку, актуальніше і доцільніше трактувати крізь призму «життєвих категорій». Ці категорії можуть слугувати сучасним прототипом життєвих цінностей, бажань і потреб.

Зазначений підхід у жодному разі не заперечує і не спростовує класичну схему людських потреб. Він радше масштабніше, так би мовити, ширше дає змогу дивитися на загальну картину, враховуючи при цьому людські бажання, цінності та сенс буття. З нашого погляду, «життєві категорії» є оновленою пірамідою людських потреб із шести основоутворювальних блоків: «умови життя», «спосіб життя», «рівень життя», «якість життя», «збалансований розвиток» і «щастя» (рис. 1.11).

З філософської точки зору зрозуміло, що це дуже складні для сприйняття в термінологічному сенсі категорії і межі між ними не є чіткими, проте вони не стерті зовсім. Існує лише певна змістовна «рухливість» цих категорій від-

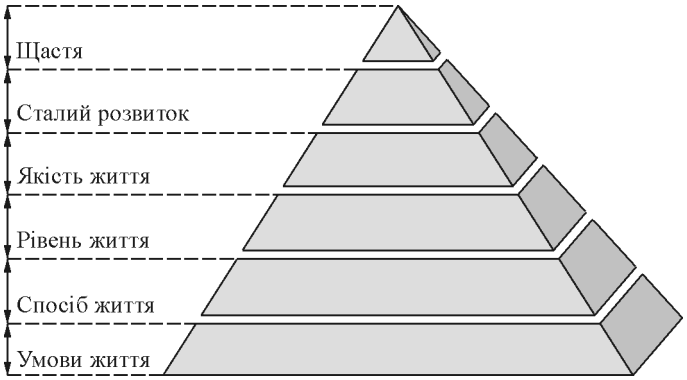



**Рис. 1.11.** Географічна модель сучасних людських потреб

повідно до мети, завдань конкретного дослідження, рівня його статистичної забезпеченості. Водночас є низка інших категорій («добробут населення», «стиль життя» та ін.), які певною мірою перекриваються згаданими вище категоріями (див. розд. 1.2.4). До того ж зроблено спробу віднайти місце кожної категорії у піраміді, тобто визначити ієрархію.

У класичній моделі А. Маслоу на вершині піраміди знаходиться «самоактуалізація» (в реалізації своїх цілей, розвитку здібностей). У новій моделі потреб, яку запропонував Д. Кенрік, там розміщено категорію «залучення партнера, утримання партнера і виховання дітей» [235]. Як перше, так і друге, на нашу думку, має скриту і значно ширшу ідею, яка відображена у категорії «щастя». Фактична реальна вершина піраміди є незмінно недосяжним апогеєм у вигляді категорій «щастя», «духовного спокою», китайського «інь-янь» чи японського «ікігаю». Недаремно їх часто вживають у поєднанні із словом «момент», оскільки у часовому сенсі вони не є сталими, зафіксовано одиниці чи константи. Апріорі ними можна насолодитися лише у певний короткий чи тривалий, але обмежений період життя.

Фактично таким же недосяжним для суспільства є «сталий (збалансований) розвиток». Попри неймовірну поширеність у світі, поки, на жаль, ще жодній країні так і не вдалося дійти до константи в економічному, соціальному, екологічному і духовному аспектах. Можливо, є якісь поодинокі випадки окремих людей, але не більше. Прив'язка до країни тут не випадкова, як і в наступних категоріях, адже в сучасному геопросторі бути незалежним від соціуму просто неможливо. Досягнення збалансованого розвитку — дуже складна справа, яка здебільшого залежить від вміння людей домовлятися.

Хтось може зауважити і підняти питання сенсу цих двох блоків у загальній піраміді. Проте якби людина не ставила перед собою високих цілей і завдань, вона б і досі жила в кам'яному віці. До того ж дві категорії «збалансований розвиток» і «щастя» існують, кожен з нас міг «відчувати» їх на собі. Інша справа, що вони, як певні хімічні елементи, є нестійкими. Досягнення цієї константи, чи-то фіксації, якраз і є завданням майбутніх поколінь.

Інші чотири блоки піраміди, на наш погляд, підлягають більшій стандартизації, а отже, можливі для досягнення вже сьогодні; це «умови», «спосіб», «рівень» та «якість» життя. Фактично мова йде про піраміду в піраміді з єдиною основою, проте з різними верхівками — реальною для досягнення вже

тепер і бажаною в майбутньому. Не ставлячи під сумнів правильність чи неправильність дефініцій, наданих різними авторами близьким за змістом категоріям, вважаємо, що основоутворювальною (або базовою) є саме категорія «умови» життя, тоді як на вершині знаходиться її величність «якість». Пов'язане це з тим, що «умови» не просто географічно специфічні та своєрідні, а значною мірою визначають конкретні та якісно відмінні спосіб, рівень життя населення. Ця категорія є вихідною для решти, оскільки без «умов» неможливо досягти (так би мовити перейти на інші блоки) «способу», «рівня» та «якості» життя. Проміжними східцями є «спосіб» і «рівень» життя — категорії, які потребують меншого роз'яснення, оскільки є інструментами «руху» вперед. «Умови» і «якість» життя населення — категорії, набагато складніші для сприйняття у термінологічному сенсі.

Спробуємо спростити їх трактування, акцентувавши увагу на різниці між ними. Цілком очевидно, що «умови» та «якість» — це взаємопов'язані і нерозривні категорії, які супроводжують кожну людину протягом її життя. Бажаємо ми того чи ні, але на рівні підсвідомості цей прихований пошук завдяки нашим розумовим і візуальним відчуттям триває протягом всього нашого життя. Від народження ми намагаємося покращити як одне, так і друге. Втім у чому ж тоді їх різниця? Вона полягає у тому, що при народженні кожен з нас оточений певними умовами — це наче «батьків не вибирають». Ми прибуваємо у цей світ, у середовище з уже сформованими природними умовами, а також і соціально-економічними, які створені на цей час суспільством і залежать від стану конкретної сім'ї — її положення, її уподобань і способу життя тощо. Звучить наче вирок вашої власної долі? Зовсім ні, оскільки «умови» життя населення — це не швидкоплинна категорія, яка складається із різноманітного набору умов, де основними є природні та соціально-економічні умови. Природні умови життя в тому місці, де ви народилися швидше за все кардинально не зміняться протягом усього вашого життя. Соціально-економічні умови рухливіші, проте цей рух швидше нагадує щорічне переміщення літосферних плит на несуттєві 5 см. Соціально-економічні умови здебільшого повністю підвладні державі, а зміни, як і їхня швидкість у середовищі вашого проживання, — процес неоднозначний, довготривалий і безпосередньо залежить від дій урядовців (приклад Гонконгу, Сингапуру).

Втім як же покращити власні «умови» життя, якщо вони не змінюються швидко? Здавалося б, що в одній державі вони мають бути однаковими, зіставними за показниками, які їх характеризують, але це не так. По-перше, кожна територія має свою історію, протягом якої формувалися і закладалися основні цеглинки умов життя її населення, і чим триваліша, різноманітна і багатостраждальна ця історія, тим суттєвіші протиріччя між її окремими складовими. Водночас тим стійкішими є традиції, які значною мірою визначають ці протиріччя. По-друге, кожна територія має свої природні умови, і чим більша країна за площею, тим значнішим є її природне різноманіття. По-третє, кожна територіальна одиниця має свої унікальні переваги над іншими, а також різну підтримку з боку держави та ін. Якщо хочете швидко покращити свої умови життя, змініть місце проживання. Однак чи слід це робити, якщо ви можете зосередитися не на умовах, а на «якості» життя. Умови, які ви маєте, це — апріорі «власний капітал», який слугує основою для формування якості

вашого життя. Від правильних рішень, від розумного капіталовкладення і залежатиме «якість» вашого життя. Фактично це «самоорганізаційна» категорія, її формування та її покращання залежать від власних дій людини.

Розглянемо певні ситуації, які можуть слугувати яскравим прикладом для розуміння умов життя. В економічному розвитку Японія випереджає Україну майже на сотню років, досягнувши високого рівня, не володіючи при цьому значними запасами природних ресурсів. Для порівняння згадаємо, наприклад, чемпіонат Європи з футболу 2004 р., в якому неочікувано перемогла збірна Греції (хто не знається у футболі, зазначимо, що це наче присвоїти звання доктора наук аспіранту), або те, що наукові установи Національної академії наук України, в якій зібрані могутні розуми країни, чи банківські установи, в яких багато працівників не мають не те що фінансової освіти, а й економічної, однак при цьому перша група людей живе від зарплати до зарплати на відміну від другої. І справа тут не тільки в об'єктивній різниці зарплат в одній та інший сферах діяльності. Це дуже різні приклади, але логіка одна. Якість життя населення — дуже складна категорія, і досягнути її вищого рівня можна, маючи лише *кращі* умови життя (сприятливіші природні передумови формування добробуту, вищі рівні зарплат тощо). Якість формується ефективністю, продуктивністю, інтенсивністю використання базових умов. Отже, категорія існує як в об'єктивній, так і, значною мірою, в суб'єктивній площині, де особливого значення набувають ментальність і характер, свідомість, психологічна стійкість, везіння, менеджерські здібності (як окремих людей, так і провладних установ), імідж, які важко піддаються кількісній оцінці. Саме тому, на нашу думку, основою життєвих категорій є «умови» життя, а вершиною його рівня — «якість». Здебільшого вона формується завдяки самоорганізаційним навичкам кожного з нас, а «умови» життя — це швидше «довгостроковий державний проект». Об'єктивна дійсність така, що «якість» життя — неймовірно складна категорія, проте приклад багатьох країн світу, а відповідно, і її мешканців, надає певні надії.

Зрозуміло, що перелічений вище набір «життєвих категорій» є предметом дослідження багатьох наук. Приміром, «умови» і «спосіб» життя перебувають у полі зору соціологів, «добробут» і «рівень» життя привертають увагу економістів, «рівень» та «якість» життя — демографів, «спосіб» та «образ» життя — психологів, «щастя» населення — філософів. Географи акцентують свою увагу на «умовах», «якості» життя та збалансованому розвитку. Проте кожна з категорій, на нашу думку, потребує міждисциплінарних досліджень, і роль географії є далеко не останньою.

Географія має дуже широкий спектр напрямів. Напевно, найпростішою для розуміння є схема з «трьома китами», де фізична географія, соціально-економічна географія і картографія тримають всю науку загалом. Дослідження «життєвих категорій» є актуальним для всіх напрямів географії. Новими і якісними дослідження можуть бути за умов поєднання фізико-географічних і суспільних напрямів. Подібне кооперування (інтегрування) існує, оскільки, хочемо ми того чи ні, сутність життєвих категорій складається із двох підсистем — природної і суспільної. Інтегровані напрями дослідження перспективні з позиції розвитку географічної науки. Дослідження «життєвих категорій» — без сумніву, один із таких мостів, коли природничі напрями географії (па-

леогеографія, ландшафтознавство, геоморфологія та ін.) мають доповнювати суспільні напрацювання і водночас виводити дослідження «життєвих категорій» на значно вищий щабель.

Проте у вигляді основної об'єктно-предметної прив'язки ці категорії чітко підпадають «під крило» суспільної географії, або «Human Geography». Враховуючи той факт, що ключовим елементом у дослідженні «життєвих» категорій є людина, навряд чи слід перечити, що це предмет дослідження соціальної географії.

Попри те що термін «соціальна географія» введений у Франції ще наприкінці XIX ст., в Україні він лише набирає обертів. За радянських часів рівень життя людей, точніше його диференціація, апріорі не дуже різнився, тому й матеріальні умови життя у той період майже не досліджували. Враховуючи тодішню політику комуністичної партії, не дивно, що соціальна географія як напрям нині перебуває в Україні у стані становлення. Взагалі сприйняття і розуміння сучасної соціальної географії суттєво різниться у західній і пострадянських наукових школах. В Україні слід відзначити достатньо значні напрацювання львівської (О.І. Шаблій, Л.Т. Шевчук, М.І. Білецький, І.В. Ванда, Л.І. Котик та ін.) [16, 203, 204], київської (Я.Б. Олійник, А.І. Степаненко, І.В. Гукалова та ін.) [52, 135] і харківської (Л.М. Нємець, К.Ю. Сегіда, Ю.Ю. Сільченко та ін.) [130] шкіл. Проте понятєво-термінологічний апарат, об'єктно-предметне поле, методологічні принципи та структура окремих галузей знань соціальної географії все ще перебувають на стадії вивчення та формування.

Наприклад, досі немає єдиновизначеного місця «життєвим категоріям» у загальній структурі галузей знань соціальної географії. Ще на початку 1980-х років О.І. Алєксєєв акцентував увагу на умовах, способі, рівні та якості життя, так і не виділивши їх в окрему групу [3]. На цей час лише деякі вчені знаходять місце зазначеним категоріям у цій структурі. О.Г. Топчієв звертає увагу на «географію способу життя» [191], тоді як І.В. Гукалова зосереджується на «географії якості життя» [52], окремо виділивши їх у ключові напрями соціальної географії. Обидва напрями мають вагоме право на існування, як, до речі, і «географія умов життя» чи «географія рівня життя», які чомусь згадують виключно у поодиноких випадках. Ці та інші категорії, які характеризують стан життя населення, коректніше, на нашу думку, було б підвести під єдиний знаменник. Цим єдиним знаменником якраз і виступає загальна група «життєві категорії». Не обговорюючи правильність назви цієї групи і усвідомлюючи її можливі варіації в подальшому, важливо привернути увагу до того, що такі категорії існують у структурі соціальної географії і потребують детального опанування географами.

Географічні напрями дуже різноманітні за обсягом, змістом і динамікою розвитку. Їх можна порівняти із вимірами, в яких час лине з різною швидкістю. Для палеогеографії чи геоморфології 1000 років — це незначний період, тоді як для економічної географії термін 10—20 років уже є вагомим. Соціальна географія є найбільш швидкоплинним напрямом, оскільки тут час грає проти дослідника, декілька років є великим багажем для оцінювання тих чи інших соціальних явищ. Дослідження «життєвих категорій» — це не просто прив'язка до просторово-часових змін на певній території, а насамперед ак-

цент на людині, її середовищі проживання, де процеси, явища, зміни, трансформації відбуваються дуже швидкими темпами. Знаючи карту в прямому і переносному сенсі, а також регіональні проблеми, географічна наука здатна вдало доповнювати дослідження життєвих категорій.

Дослідження вказаних категорій для України є дуже актуальним. Істотні міграційні і природні втрати населення пов'язані значною мірою саме із поганими умовами життя, які пропонує держава. У пошуках кращого життя від села до столиці через обласний чи регіональний центр українці вже не завжди вибирають собі територію України за фінішний п'єдестал. Усе частіше «точкою неповернення» є від'їзд до країн з вищим економічним розвитком, і основною причиною цього є незадоволеність умовами, способом, рівнем та якістю життя у власній країні. Природні втрати населення так само спричинені незадовільним станом умов життя. Відповідно, не важко зрозуміти, що з виходом із демографічної кризи, в якій перебуває Україна, передусім слід зосередити увагу саме на «життєвих категоріях». Вивчення подібних процесів не може бути осторонь науковців-географів.

Цінність території на сьогодні залежить від людини — від її внутрішнього та зовнішнього оцінювання. Будь-яке місто, поселення чи інший об'єкт, створений людиною на тій чи іншій території, підлягає одночасно внутрішньому і зовнішньому оцінюванню. Залежно від великої кількості факторів також можна зовнішньо оцінити безлюдні території, до створення яких людина не мала жодного відношення. Звідси цілком логічно випливає, що цінність будь-якої території без існування людини немає сенсу, оскільки не буде самого оцінювача. Зрозуміло, що у нинішньому глобалізованому просторі територія перетворилася на товар, який довго не залежуватиметься. Не хотілося, щоб наша країна перетворилася на просто територію, яка підлягала б виключно зовнішньому оцінюванню.

### 1.2.4. «Умови життя населення»: специфіка та суть категорії

Перш ніж вивчати ту чи іншу категорію, потрібно дослідити сутність і зміст понятійно-термінологічних аспектів. Подібні дії необхідні для того, щоб така собі картинка-пазл уже була складена і визнана як подальша основа для інших дослідників. Загальний рисунок дасть змогу уникнути видумування «велосипеда» і водночас пошуку «голки в стозі сіна». Дослідження життєвих категорій для сучасної української географії все ще є новими, тому перед науковцями автоматично виникає низка питань, які потребують нового бачення і розуміння. Це стосується і понятійно-термінологічних особливостей. Якщо побудувати алгоритм дослідження, то можна «розкласти» на складові різні зрізи (аспекти) осмислення категорії «умови життя населення». За подібним принципом дослідження понятійно-термінологічних аспектів, суміжних не тільки з категорією УЖН, а й з іншими географічними категоріями, стануть значно простішими для розуміння і, що головне, наберуть яскравої форми для подання результатів (рис. 1.12).

Уявимо собі, наприклад, що досліджувана категорія міститься у подарунковій коробці. Всім відомо, що подарунок можна побачити з однієї грані, від-

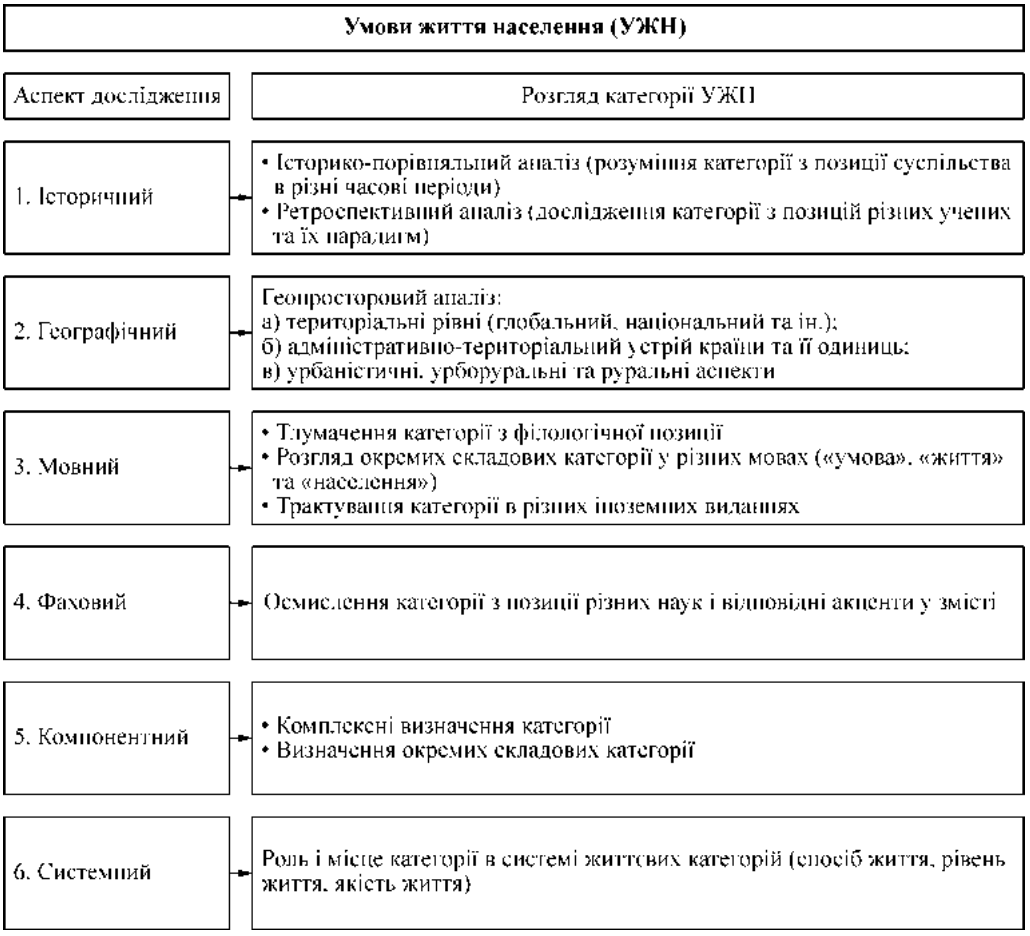



**Рис. 1.12.** Алгоритм дослідження понятійно-термінологічних аспектів категорії «умови життя населення»

криття якої цілком достатньо для того, щоб дістати його. Якщо ж подарунок не має форми — така собі бездонна планетна система, то дістати її в об'єктивній реальності неможливо, проте можна досліджувати, зокрема, оглядати з усіх боків. Подібно подарунковій коробці, презент якої можна досліджувати мінімум з шести сторін, запропонований алгоритм також містить шість етапів, або аспектів, дослідження, кожен з яких передбачає розгляд категорії УЖН з різних граней і під різним кутом.

***Історичний аспект.*** Категорія УЖН виникла з появою першої людини. Відповідно, і відлік історіографічного аналізу слід починати від доантичних часів. Людина, сама того не розуміючи, шукала ліпших умов життя: вибирала кращі для себе місця проживання, полювання, відпочинку тощо. У процесі зростання і розвитку людини, за великим рахунком, її потреби фактично не змінилися і в XXI ст. — все той же пошук власного житла, роботи і культурної програми залишився визначальним. Що ж змінилося? Змінився підхід до

досягнення тих чи інших умов: щоб отримати ті самі речі в античні часи, слід було «молитися» природі, в Середньовіччі «молилися» Богам, а в наш час «моляться» на гроші.

Представники різних галузей знань застосовують «умови життя населення» як наукову категорію відносно недавно. До цього умови життя сприймали як незначну першу сходинку до вершини піраміди — сенсу людського буття. Віднайти сенс людського буття і піднятися сходинками на вершину намагалися представники філософсько-етичних вчень: одні з них обирали шлях гармонії і порядку, природного буття; інші — напрям здобуття щастя, блага, задоволення власних потреб; треті йшли по життю виключно з вірою і правдою, правилами і догмами, з метою допомогти іншим дійти; хтось мчав з метою матеріальної вигоди і користі; дехто підкоряв вершину в межах особистісних інтересів, але при цьому не всупереч інтересам інших...

Концепцій і парадигм, які б будували перед собою «Олімп», дуже багато, проте лише одиниці з філософів пропонували шлях до досягнення цього абсолюту. В працях Платона, Арістотеля, Аль-Фарабі мова йде про життя, устрій, політику в доброчесних та щасливих містах, а в більшості релігійних праць віднаходимо різні види заповідей, за допомогою дотримання яких можна досягти вершини. Як перше, так й інше важко досяжне у реальному житті. Проте реалізувати «категоричний імператив» Канта чи абстрагуватися від інтересів інших людей, перебуваючи при цьому в межах замкненої системи ринкових відносин, взагалі нереально.

Отже, на сьогодні в тренді маємо збалансований розвиток людства [111], а також енвайронменталізм [201]. Утім це вершини, до яких ще немає доріг. Цей шлях поки нагадує важке і виснажливе прокладання стежки в джунглях за допомогою мачете. Як колись Божі заповіді, проголошені в доантичний період, почали бути значущими лише у Середньовіччі, так і вказані концепції значно випереджають свій час. Нині, на нашу думку, вершиною є концепція якості життя населення, яка хоч і виступає «недосяжним» 8-тисячником, але її створено для підкорення. Таким чином, категорія умов життя відіграє роль основи цілої піраміди «життєвих категорій», а не просто першої сходинки.

В історичному аспекті категорію можна розглядати не тільки з позиції самої людини (вісь *X*) і наукових парадигм чи концепцій (вісь *Y*), а й за даними праць, в яких описано умови життя населення (рис. 1.13).

Першими кроками дослідників були збір і обробка емпіричних даних (кількісний аналіз соціальних явищ, спостереження та опитування, пізніше — переписи населення, дослідження майнового стану). У Середньовіччі однією з найвідоміших праць була «Книга страшенного суду», в якій було подано всеземельний перепис Англії. Ця наукова праця, перетворивши тисячі вільних селян на залежних кріпосних, стала підтвердженням того, що подібні дослідження в античні часи і Середньовіччя здійснювали в особистих цілях тогочасні правителі держави і церкви.

Наприкінці XVI ст. розпочалися перші емпіричні дослідження, зорієнтовані на збір соціальних даних з метою розв'язання суспільних проблем (бідність, злочинність, міграція, інші негативні наслідки урбанізації). Ініціаторами цих досліджень були вчені-ентузіасти (лікарі, вчителі, підприємці та ін.).

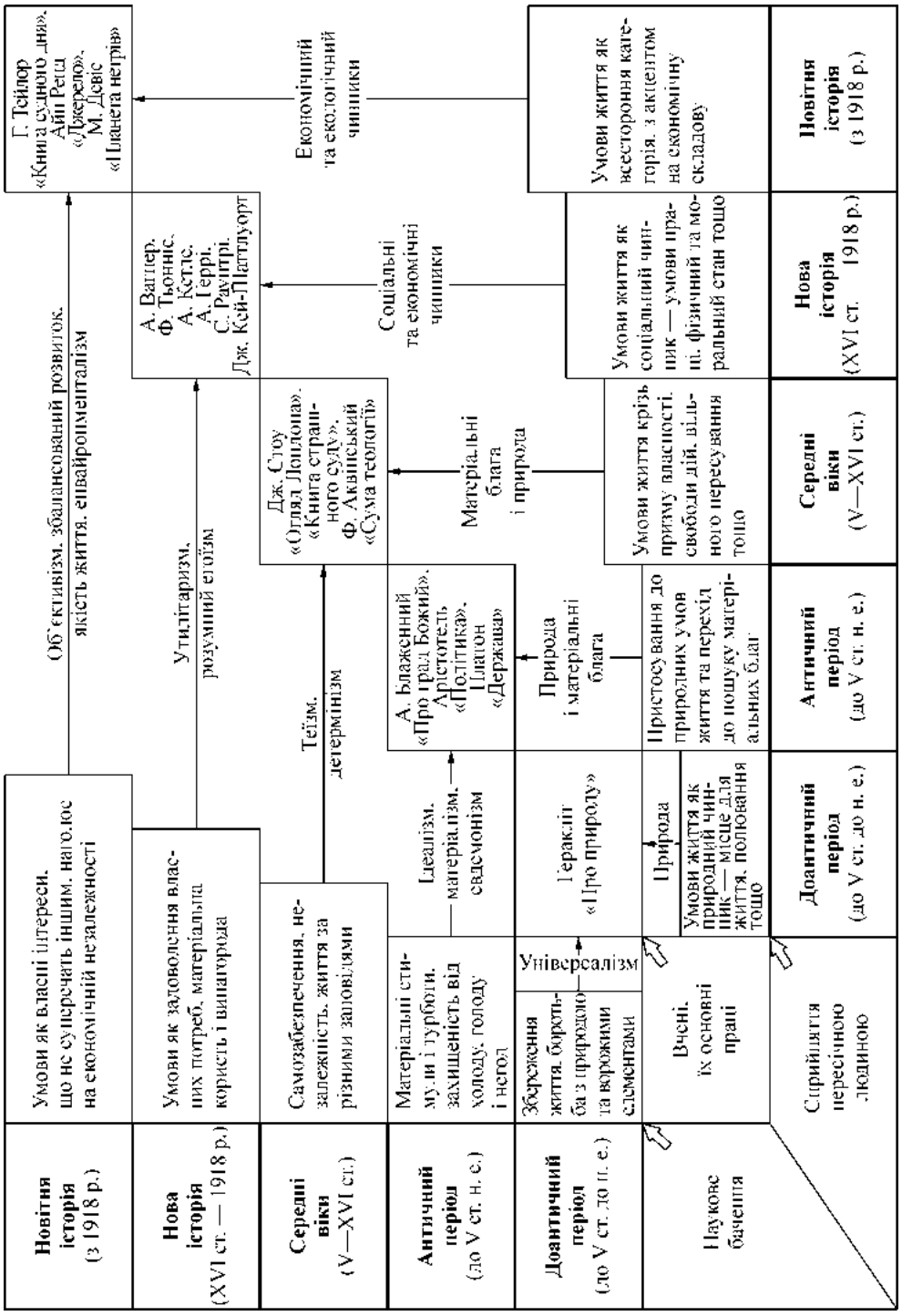



**Рис. 1.13.** Хронографічна модель розвитку, вивчення і розуміння категорії «умови життя населення»

Прикладом можуть слугувати праці Дж. Стоу «Обстеження Лондона», Дж. Сінклера «Статистичний опис Шотландії».

На початку XIX ст. загальний інтерес населення і влади до виявлення та аналізу суспільних проблем зростав, адже населення прагнуло соціальних реформ і просвіти, а владні структури лишалися незадоволеними існуючою системою отримання соціальної інформації церковними приходами та державними фінансовими інспекціями.

Емпіричні дослідження розширювалися і згодом ґрунтувалися на оригінальних методиках. Вийшли друком дуже відомі праці окремих шкіл: *англійської* — Дж. Кей-Шаттлуорт «Моральні і фізичні умови життя текстильних робочих Манчестера», Ч. Бутт «Життя і праця людей в Лондоні», С. Раунтрі «Бідність — вивчення міського життя»; *французької* — Л. Вілларм «Добірка про фізичний і моральний стан робітників на паперових, шерстяних і шовкових мануфактурах», А. Паран-Дюшатле «Проституція в Парижі», А.М. Геррі «Моральна статистика Франції і Англії», Ф. Лепле «Європейські робітники», А. Кетле «Про людину і розвиток її здібностей, або Досвід соціального життя»; *німецької* — Ф. Енгельс «Положення робочого класу в Англії», А. Левенштайн «Робоче питання», М. Вебер «До психофізики індустріальної праці», Ф. Тьонніс «Дослідження умов життя м. Гамбурга». Метою цих соціальних обстежень були інформування та мобілізація громадськості і звернення уваги на «закриті» (латентні) сторони соціальної дійсності. Збір інформації був необхідний для обґрунтування і здійснення соціальних реформ. Багато впливових людей того часу вважали, що подібні обстеження дають змогу не тільки достовірно встановити масштаби існуючих у суспільстві негативних явищ, розібратися в їх причинах, а й виробити необхідні рекомендації з «лікування соціальних хвороб» [93].

На початку XX ст. перше місце у дослідженнях соціальних проблем та умов життя зайняла *американська* соціологічна школа завдяки публікації праць В. Дюбуа «Філадельфійський негр», Ч. Джонсон «Чиказький негр», П. Келлога «Пітсбурзьке дослідження. 1910—1914 рр.», Р. Парк «Карти соціальних досліджень міста Чикаго», М. Девіс «Планета нетрів». Після Другої світової війни соціологічні дослідження у західних країнах стали інструментом соціального контролю, який слугував інтересам правлячої еліти. Оскільки у радянській ідеології не могло існувати розбіжностей в життєвих стандартах, відповідно, і поодинокі теоретичні дослідження в СРСР почали з'являтися лише у післясталінські часи. В XXI ст. дедалі частіше приділяють увагу людині та середовищу, в якому вона живе. Уже створено інститути та організації з умов та якості життя, які всебічно досліджують різні суспільні аспекти.

Необхідність розгляду історичного аспекту мало в кого викликає сумніви, адже без минулого немає майбутнього. Аналіз поглядів населення, думок учених, різноманітної літератури потрібний насамперед для отримання загальної картини уявлень та оцінок. Науковцю слід зрозуміти, як видозмінилася категорія з часом, відчути сучасний прихований сенс життя людини і подібно серфінгісту відчути потрібний напрямок руху — «спіймати гребінь хвилі».

**Географічний аспект.** У дослідженні понятійно-термінологічних особливостей умов життя населення неодмінно слід звернути увагу на географічний «зріз», оскільки від того, де проживає людина, залежать умови її життя. Умови

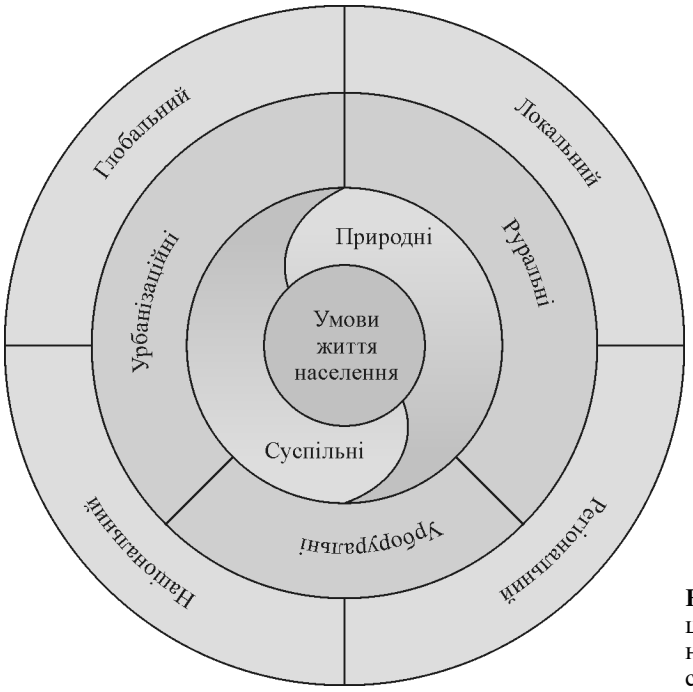



**Рис. 1.14.** Структурні, функціональні й територіальні рівні дослідження умов життя населення

життя — це потенціал, який заданий територією і впливає на населення. Оцінювання компонентів умов життя населення на різних рівнях передбачає детальне вивчення окремих факторів життєзабезпечення у двох системах — природній і соціально-економічній (рис. 1.14). Ці системи взаємопов'язані і впливають одна на одну. Вищий ступінь комфортності одних умов не завжди компенсує несприятливість інших, однак може створювати додаткові можливості розвитку тієї чи іншої території.

Природні та соціально-економічні умови нероздільні між собою і взаємозумовлені. Проте між ними є об'єктивні відмінності, які спричинені специфікою їх прояву в тих чи інших країнах і середовищах:

- природні умови (кліматичний фактор та ін.) впливають на людину, але опосередковано залежать від неї, тоді як соціально-економічні умови життя повністю формуються суспільством, визначають ритм, сенс і тривалість життя;
- на відміну від деяких країн, в Україні з природними умовами не пов'язані суттєве «подорожчання» життя внаслідок суворого клімату (як, наприклад, у Росії) чи пряма загроза життю та безпеці через підвищену сейсмічність території (як, наприклад, в Японії або Новій Зеландії); за відсутності дискомфортних умов, відносно низького рівня природних небезпек теперішнє українське суспільство можна вважати адаптованим до них (хоча в багатьох інших країнах природний чинник може істотно впливати і на умови, і на саме життя людей, що підтверджується природними катастрофами);
- в урбанізованому суспільстві XXI ст. соціально-економічні умови є чи не найважливішими у формуванні основних рис життя і стану населення, хо-

ча адаптуватися до них інколи буває не набагато легше, ніж до природних умов життя; «перехідні» до ринкової економіки суспільства нині демонструють складну адаптацію: зростання міграційного відтоку населення, зменшення тривалості життя і природного приросту населення, збільшення соціальних захворювань тощо;

• вибір людиною місця проживання і роботи передусім чітко зорієнтований на соціально-економічні (рівень доходів, можливості працевлаштування, отримання освіти тощо), а не на природні і навіть екологічні умови проживання.

Про значущість впливу природних і соціально-економічних умов у розвитку міст Ж. Боже-Гарньє [22] пише, що «місто є плодом зусиль природи і людини. Подібно квітці, воно зобов'язане своїми особливостями як тій території, на якій виросло, її ґрунту і клімату, так і праці людей».

Різні просторово-функціональні фактори формують різний спосіб та умови життя населення, які в одних випадках носять переважно міський (урбанізаційні), в інших сільський (руральні) чи напівміський (урборуральні) характер. Людина не народжується з відчуттям місця і часу. Її поняття про це створюється культурою і способом життя, якими відзначається територія її проживання. Урбанізаційні умови життя виникають у середовищі великих міст, де на незначній площі концентрується велика кількість населення, зайнятого «неприродною» (несільськогосподарською) працею. При цьому величезне розмаїття видів діяльності створює і високі потреби і одночасно високі вимоги до працівників. Велика кількість можливостей разом з «клубком» екологічних, психологічних та інших проблем супроводжують розвиток великих міст протягом останніх десятиліть. Утім людина все частіше обирає ці поселення для себе — більша частина населення світу проживає у містах.

Для сільської місцевості, де спосіб життя визначається сільськими видами діяльності і зумовлений значною мірою природними факторами, так звані руральні умови життя характеризуються ознаками, які протилежні урбанізаційним і формуються в умовах низької територіальної концентрації населення за переважного типу зайнятості його в аграрній сфері та невеликого вибору інших видів зайнятості, дуже тісного «злиття» праці і побуту в житті пересічного селянина. На селі значну роль відіграють традиції, повільніший ритм життя, простіші форми спілкування, сильніший соціальний контроль і менше психологічне навантаження. Так звані проміжні — урборуральні — умови життя населення є типовими для малих міст і селищ міського типу, а також приміських поселень великих міст і агломерацій різної людності, де перші ознаки міського комфорту і благоустрою часто поєднуються із зайнятістю в аграрній та суміжній сферах. І навіть, якщо люди, проживаючи в «передмісті» великого міста, працюють у промисловості чи іншій несільськогосподарській сфері у великому місті, їх побут і життя вдома значною мірою пов'язані із землею. Хоча селянами саме населення назвати вже не можна.

Дослідження проведено з урахуванням українських реалій, максимум — реалій колишнього пострадянського простору. Однак не слід забувати, що українське село дуже відрізняється від американського і ще більше від індійського, причому не за формою поселення, а за колосальною різницею в умовах життя. Умови життя населення, наприклад, Франції і Камбоджі, також

різні, і не можна досліджувати їх у парі, адже існує занадто великий контраст у розумінні цих категорій населенням. Отже, під час дослідження умов життя населення необхідно звертати увагу на адміністративно-територіальний устрій, форми поселень в країні, а також на її економічний розвиток.

Територіальна диференціація умов життя населення є різною і на різних ієрархічних рівнях — від глобального (в межах географічної оболонки) до локального. Ми виділили чотири рівні формування умов життя населення — глобальний, національний, регіональний, локальний.

На *глобальному рівні* досліджують певну сукупність процесів, обставин чи об'єктів (інших міст або територій), зовнішніх щодо певної країни, які так чи інакше впливають на життя населення у великих містах і на розвиток самих міст. Розгляд умов життя на цьому рівні передбачає аналіз світових тенденцій і особливостей урбанізації, оцінювання їх впливу на соціально-економічну, екологічну та інші ситуації у великих містах України.

Дослідження на *національному рівні* спираються на аналіз, оцінювання, типологізацію умов життя населення великих міст. На основі зіставлення фактичної економічної, соціальної, екологічної, культурної ситуацій визначають статус великих міст відповідно до їх розміру, значення, ролі чи місії у державі. На цьому рівні перетинаються і глобальні аспекти впливу, і нижчі рівні аналізу міст, адже великі міста відіграють значущу роль як на світовому, так і на локальному рівні формування умов життя населення. Увагу зосереджують на найбільш істотних і характерних компонентах розвитку міст і формування умов життя, які мають значення для встановлення суттєвих територіальних відмінностей на рівні країни в цілому.

*Регіональний рівень* досліджень передбачає аналіз впливу регіонального середовища проживання на формування умов життя населення великого міста (чи їх певної кількості). Цей рівень досліджень цікавий тим, що розкриває історико-географічні особливості формування міст, функціональні та галузеві чинники їх розвитку, виявляє значення міст як центрів регіональних систем розселення, що відображується на стані населення та характері розвитку поселень.

*Локальний рівень* досліджень спирається на детальний аналіз внутрішнього середовища того чи іншого великого міста, тобто аналізують територіальні відміни в умовах проживання в самому місті — оцінюють еколого-географічні, соціальні, культурні та інші складові формування відповідної географічної ситуації або певних процесів на рівні районів великих міст.

Кількість рівнів не означає, що не може існувати специфічних або перехідних рівнів, зокрема транскордонного, чи будь-яких інших, що характеризуються особливим поєднанням і проявом.

Таким чином, у процесі досліджень умов життя неодмінно слід окреслити межі об'єкта, оскільки його ширина неймовірно велика. Від вибору об'єктного поля залежать розуміння і трактування категорії та, відповідно, вибір методичних і методологічних підходів, на яких ґрунтуються подальші дослідження.

**Мовний аспект.** Категорію «умови життя населення» трактують по-різному залежно від мовного аспекту (рис. 1.15). На пострадянському просторі здебільшого під умовами життя розуміють необхідний набір для життя в XXI ст., при цьому з яскраво вираженим наголосом на всіх аспектах існування людини.

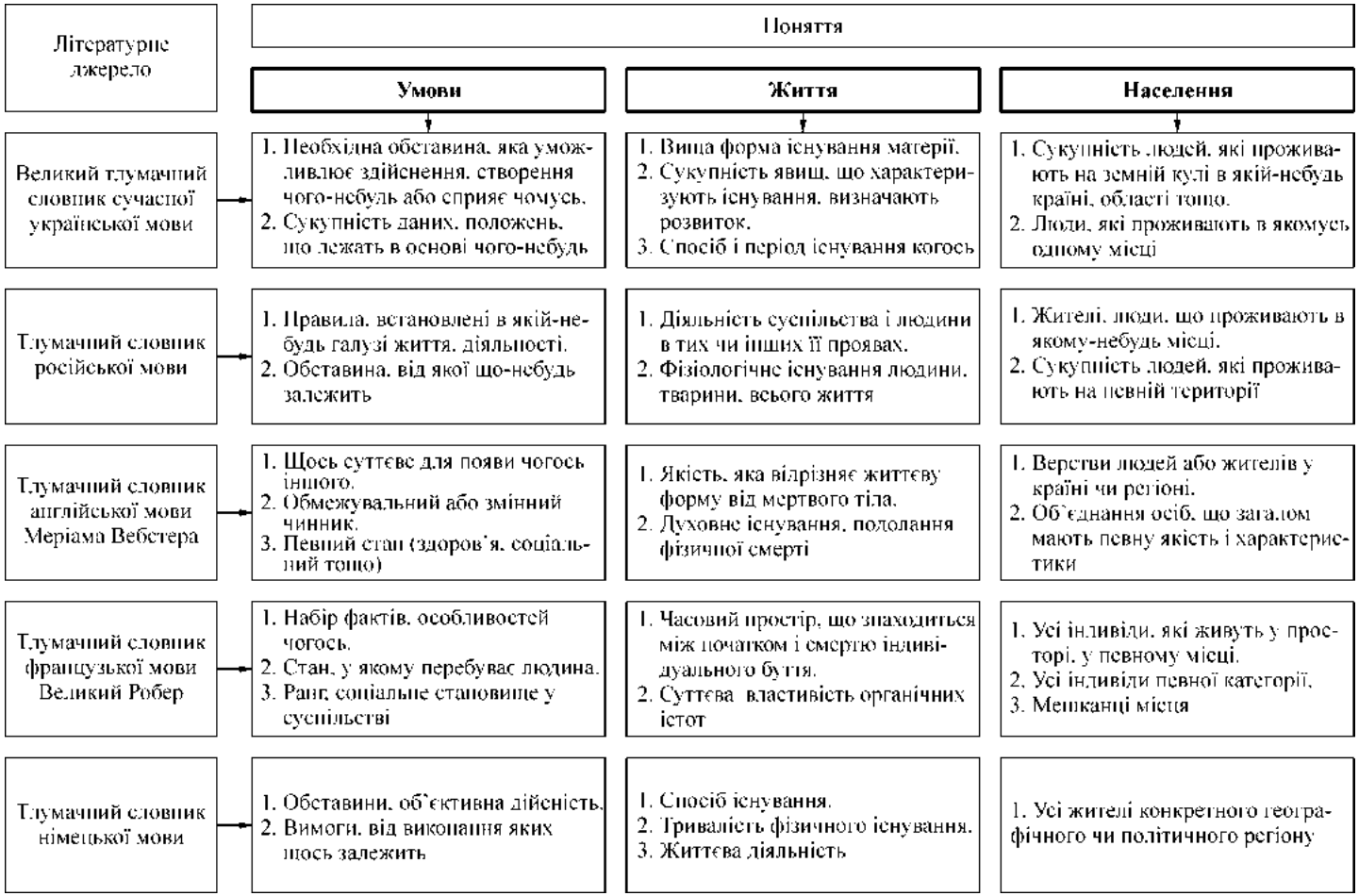



**Рис. 1.15.** Визначення складових частин категорії «умови життя населення» в різних тлумачних словниках (укладено автором за даними [133, 134, 218, 238, 243])

У західному світі на умови життя дивляться вужче, а саме крізь призму природної складової та елементарних речей, які необхідні для життя (клімат, чиста вода, їжа тощо). Саме тому об'єктами таких досліджень у Європі та США здебільшого є країни Африки та Азії (особливо простежуються подібні тенденції у французьких дослідників). Часто також умови життя автоматично розглядають у дослідженнях якості життя. Щоб зрозуміти зміст умов життя населення як категорії, розкладемо її на складові: «умова», «життя» і «населення». На рис. 1.15 подано визначення цих слів, взятих з тлумачних словників української, російської, англійської, французької та німецької мов.

Незважаючи на різні тлумачення кожного з трьох компонентів, варіантів їх змістовного поєднання небагато. У процесі життя сутнісні характеристики та розселення людей формуються відповідно до певних умов середовища. Існують певні відмінності і в розумінні «життя», що пов'язано з його неосяжністю та об'єктивною різноманітністю у різних країнах.

Не слід забувати і про певні «підводні течії» мовного бар'єра, оскільки не у кожній мові «умови життя» мають дослівний переклад. Можуть бути синоніми, ідентичні за значенням (наприклад, у французькій мові дослівний переклад «умови життя» звучить як «condition de vie», проте в лексиконі цей термін майже не вживають, натомість є інші два терміни: «cadre de vie» і «milieux de vie», ідентичні за значенням) (див., наприклад: [217, 256]). Емпіричні дослідження, які проводяться на рівні міжнародних організацій (наприклад, за сприяння Європейського Союзу та Євростату надруковано статистичний збірник «Доходи та умови життя в Європі» [221], до 2010 р. виходила брошура «Умови життя в Європі» [220]), теж характеризуються термінологічною неоднозначністю. У прикінцевому слові цих видань йдеться про те, що в них міститься інформація про доходи та «життєві стандарти» населення країн Європи.

Таким чином, «умови життя населення» — це категорія, яку трактують з огляду на мовні й культурні традиції тієї чи іншої країни, а також залежно від міркувань уже сформованої школи дослідників.

**Фаховий аспект.** У науковій літературі умови життя населення як категорію розглядають по-різному, що припускає не завжди тотожне смислове її наповнення або суттєве зміщення акцентів у змісті (рис. 1.16).

*Економісти* визначають умови життя як детермінанти рівня життя, разом з показниками споживання, вони є основою для дефініції рівня життя. *Соціологи* вважають, що умови життя є матеріальними і нематеріальними факторами (демографічними, природними, соціально-економічними, пов'язаними з діяльністю сфери охорони здоров'я), які впливають на спосіб життя. *Медики* зосереджують увагу на умовах праці та стані здоров'я: об'єктами дослідження при цьому є окремі групи населення, які поділено за видами діяльності, статтю, віком тощо. *Психологи* аналізують процес адаптації до тих чи інших умов життя — нового місця роботи або проживання (зміна країни, зміна місця проживання «село—місто»). *Педагоги* зосереджуються на питаннях виховання дітей в особливому середовищі — у будинках для дітей-сиріт, інтернатах, школах і вищих навчальних закладах (ВНЗ). *Філософи* та *політологи* висвітлюють умови життя населення крізь призму соціальних конфліктів і глобальних проблем людства. *Історики* розглядають умови життя у контексті пев-

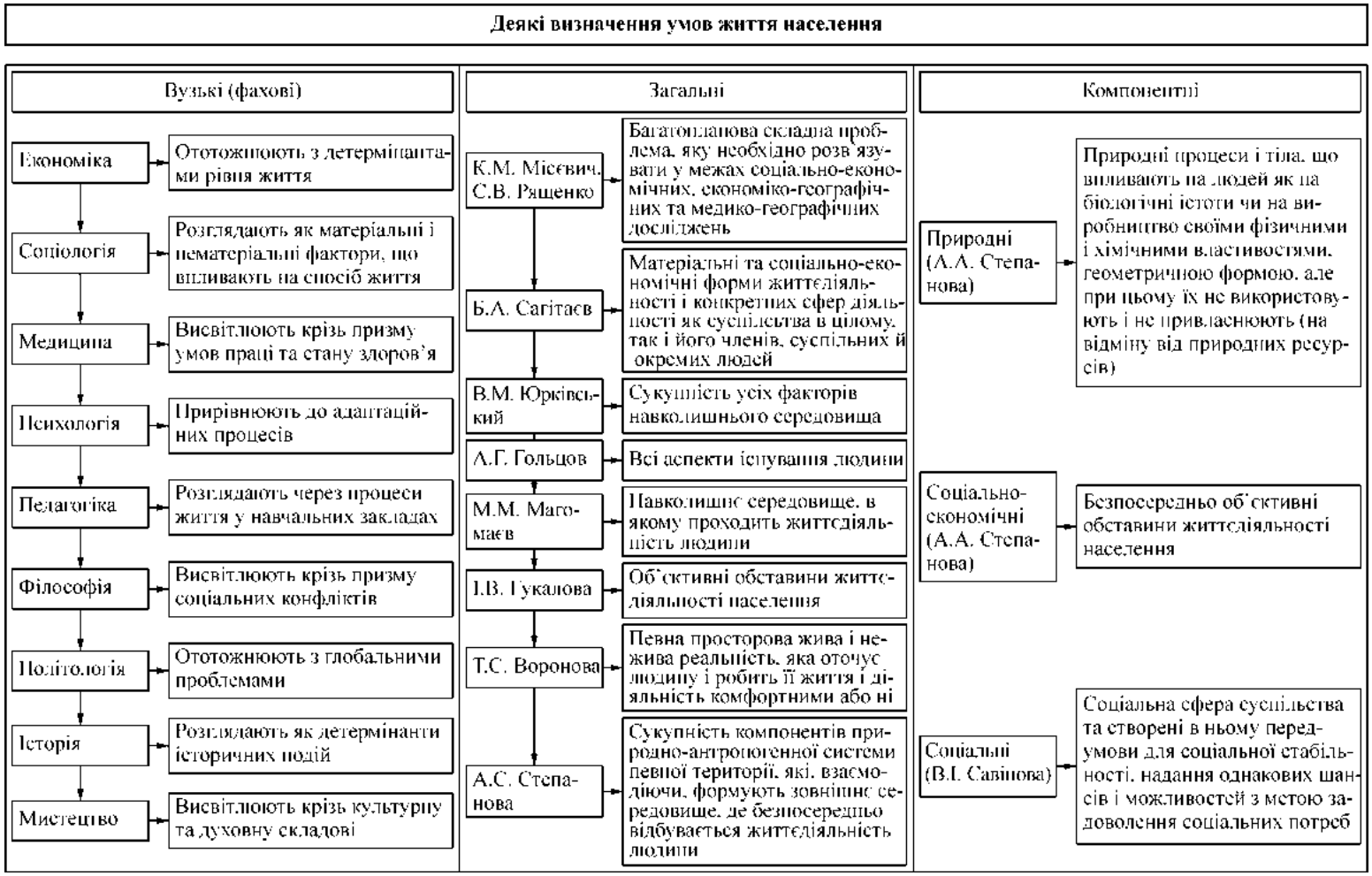



**Рис. 1.16.** Систематизація визначень умов життя населення

них історичних подій. *Мистецтвознавці* досліджують умови життя з огляду на культурну складову.

Зазначений аспект потрібний для пошуку ніші досліджень категорії саме в географії, розуміння того, предметне поле яких наук найбільш наближено до дослідження, що має збагатити і підкреслити з теоретико-методичної точки зору власну роботу.

**Компонентний аспект.** У межах цього аспекту зазначену категорію вивчають з теоретичної позиції, тобто досліджують насамперед її складові (рис. 1.16). Розгляд попередніх аспектів дає змогу зрозуміти, що трактування категорії «умови життя» з позиції радянських учених для нашого дослідження є ближчим, ніж західних шкіл.

Загалом на пострадянському просторі одними з перших заявили про необхідність всебічного осмислення та оцінки умов життя населення в 1950—1960-х роках географи — Р.М. Кабо і пізніше В.В. Покшишевський [158]. Саме суспільники намагалися всесторонньо охопити цю категорію. Пізніше С.О. Ковальов виділив і головні складові умов життя населення: природні умови, умови праці, бюджет часу працівників, розміри реального доходу, обсяг і структура споживання матеріальних благ, забезпеченість житлом, забезпеченість предметами тривалого користування, умови для ведення особистого підсобного господарства, туризму, забезпеченість різними формами суспільного обслуговування, естетичні моменти, які пов'язані із природними і штучними елементами географічного середовища тощо [92]. Питанням умов життя приділяв увагу О.І. Алексєєв, вбачаючи як основні складові природні, виробничі, інфраструктурні, соціокультурні, адміністративно-правові та інші аспекти [3]. Комплексний підхід до оцінки умов життя притаманний представникам Сибірського відділення РАН (К.М. Місевич, С.В. Рященко та ін.) [127].

Серед українських географів слід відзначити праці В.М. Юрківського, в яких автор згрупував умови життя у такі блоки: умови, що забезпечують існування та відтворення людини; умови виховання та навчання дітей; умови трудової діяльності; умови збереження здоров'я, утримання непрацездатних і пенсіонерів; умови відпочинку та самовдосконалення особистості; природні умови; соціальні умови [210]. Цікавими є моделі Г.О. Пархоменко, в яких важливе місце відведено умовам життєдіяльності [146]. Автор поділяє їх на умови життя, праці, відпочинку і оздоровлення. На нашу думку, умови життя і умови життєдіяльності слід розглядати як синоніми, оскільки життя людини без діяльності просто неможливе.

Водночас на дослідження умов життя можна подивитися з позиції розгляду окремих її складових. Наприклад, природну складову досліджував ще на початку XX ст. О.І. Воєйков. У праці «Розподіл населення Землі...» [33] він розкрив кількісні показники розселення, приділивши особливу увагу міському розселенню і розвитку міст. Серед українських учених П.Г. Шищенко звернув увагу на вплив природних умов на функціональну основу міст, життєдіяльність міського населення, будівництво та експлуатацію міських будівель і споруд, на планування і забудову великого міста та його приміських зон, функціонування міста в цілому [206].

М.І. Фащевський детально досліджував територіальну організацію життєдіяльності населення у суспільно-географічному аспекті. На його погляд, парадигма регіональної політики повинна поставити в центр людину, а саме умови життєдіяльності як окремої людини, так і територіальної спільноти людей, їх постійне відтворення. Важливою є думка дослідника про те, що територіальне різноманіття життєвих умов визначається соціально-економічним розвитком, зокрема демографічною структурою, рівнем урбанізованості, особливостями розселення, трудовою діяльністю людей та ін. [196]. Отже, загальні напрями покращання умов життя мають ураховувати регіональні особливості, тобто у дослідженні умов життя населення важливою є роль географів.

Указану категорію слід вивчати ще під одним кутом — взаємозв'язку міського і сільського населення. На природній складовій в містах і селищах акцентували увагу Я.Б. Лопатіна та О.Р. Назаревський [113]. Руральні аспекти в Україні досліджували А.Г. Гольцов (Сумська обл.) [43], О.В. Машкова (Херсонська обл.) [122], в Узбекистані — М.У. Халмуратов [199]. Сільській місцевості приділяв увагу і О.О. Нестеренко, який вивчав культурно-побутові умови життя [131], міському середовищу — Ю.В. Медведков [123].

Отже, перш ніж робити власне дослідження, слід помітити тонкощі предметного поля. Оскільки кожна категорія складається з різних компонентів, дослідник має чітко розуміти, на яких складових зосереджуватися, — одній чи декількох або намагатися охопити всі компоненти категорії.

**Системний аспект.** Цей аспект неймовірно важливий з багатьох позицій. По-перше, будь-яка категорія входить до складу тої чи іншої системи «категорій», і необхідно визначити її місце. По-друге, саме завдяки розгляду подібних чи суміжних категорій можна вловити різницю і виокремити особливості дослідження. «Умови життя» належать до системи координат «життєвих категорій», які за змістом відповідають за ті чи інші аспекти життєдіяльності людини. Чітко сформованими і найбільш сталими у суспільстві є «умови», «спосіб», «рівень» та «якість» життя. Можна говорити і про інші категорії («образ», «стиль» та ін.), але існує багато каменів спотикання як з позиції розуміння самою людиною, так і з погляду науковців. Всі ці та інші категорії є елементами саме тої піраміди сенсу життя людини, про яку йшла мова вище (рис. 1.17).

Аналіз літератури свідчить про відсутність прагнення більшості науковців до визначення суті категорії «умови життя населення», її взаємозв'язків з іншими близькими за змістом категоріями. Не ставлячи під сумнів правильність чи неправильність дефініцій, наданих різними авторами категоріям «якість», «спосіб», «рівень» життя, вважаємо, що визначальною для них є категорія «умови життя». Пов'язане це з тим, що умови життя населення специфічні і своєрідні, «задають» ті ознаки середовища, на які «реагує» населення і які потенційно можуть впливати на його життєдіяльність. Співвідношення між категоріями показано на рис. 1.17. На думку Б.А. Душкова, спосіб життя формується за допомогою умов життя [68, с. 211], з погляду І.В. Гукалової, рівень життя є похідним від умов та способу життя і водночас основою для формування якості життя [52, с. 82].

Місце окремих категорій, їх кількість у піраміді можуть бути дискусійними, проте не виникає жодних сумнівів, що на вершині піраміди знаходиться якість життя, а в її основі — саме умови життя населення.

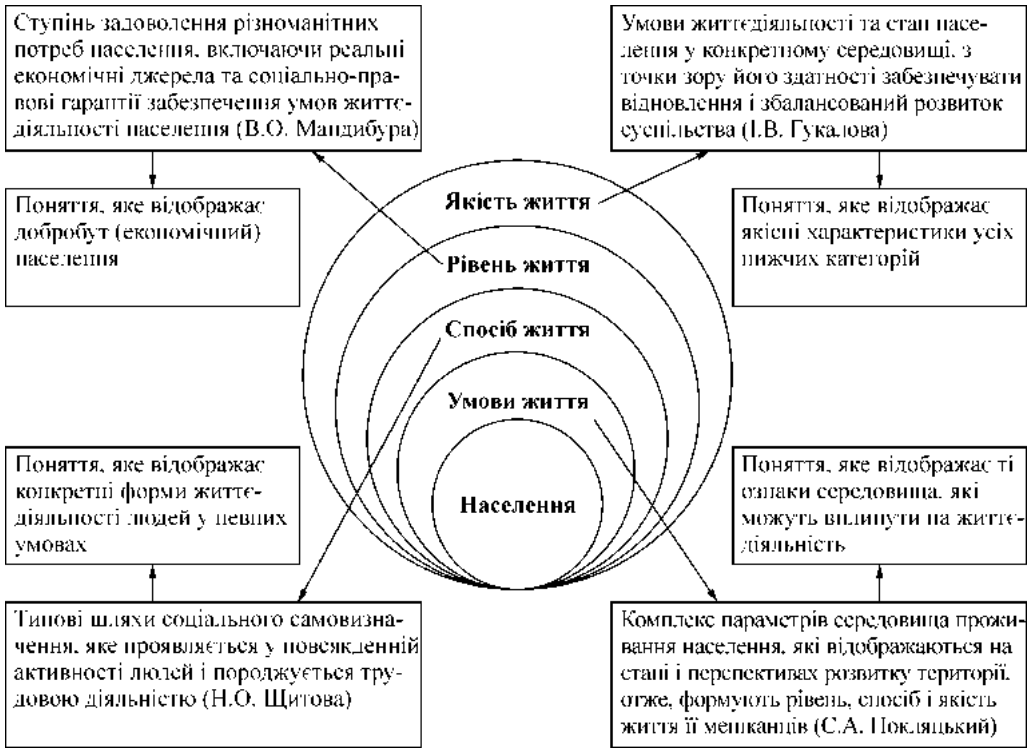



**Рис. 1.17.** Місце категорії «умови життя населення» в ряду близьких категорій (укладено автором за даними [52, 118, 208])

У визначеннях указаних категорій простежуються різні акценти: рівень життя пов'язаний з умовами існування людей у сфері споживання і розкривається через показники добробуту, спосіб життя залежить від форм життєдіяльності людей в різних умовах, якість життя характеризує якісні показники прояву всіх цих категорій. Відмінність між умовами та якістю життя полягає у більшій складності другого поняття, адже воно має містити інформацію і про умови, і про ефективність «їх використання», а також про географічні особливості прояву взаємодій у тандемі з якісними показниками населення. Наприклад, наявність гарячого водопостачання чи облаштованість ваннами і душовими кабінами не обов'язково свідчить про безперебійне постачання гарячої води, а тим більше про якість води. За показниками забезпеченості інфраструктурою не можна описати якісну сторону процесу. Інший приклад. Певний рівень зарплат — це певна ознака матеріальної забезпеченості, для оцінювання умов життя не має значення, де і як ця матеріальна забезпеченість сформувалась. За оцінювання якості життя цей показник відбивається крізь призму всієї «соціальної географії» тієї чи іншої території — де і в яких галузях зайняте населення (спосіб життя), які соціальні передумови і наслідки формування певного рівня зарплат, чи задовольняє цей рівень зарплат населення, яке до того ж має відповідну вікову, освітньо-професійну структуру

та ін. Однак базовими для оцінювання якості життя залишаються характеристики умов життя населення.

Враховуючи наведений вище аналіз існуючих трактувань і підходів до категорії «умови життя населення» та її складових, пропонуємо таке бачення цієї категорії. Під ***«умовами життя населення» слід розуміти комплекс параметрів середовища проживання населення, які відображуються на стані і перспективах розвитку території, а отже, формують відповідні рівень та якість життя її мешканців.***

Проте слід розуміти зміст терміна «умови життя населення великих міст». Можна констатувати, що специфіка міських умов життя, особливо у великих містах, проявляється насамперед у двох головних напрямах: глибоких відмінностях міського середовища буття від сільської місцевості; значної соціально-економічної розбіжності. Відповідно, існує певна різниця у визначенні цих напрямів. Специфіка великого міста як середовища буття людей є похідною від суспільного виробництва та його прогресу у відділенні несільськогосподарських видів діяльності від тих, що пов'язані із землею [193]. Штучне середовище, яке значною мірою побудовано на відірваній від природи діяльності (яка продовжує впливати на природу), висуває вимоги до людини, рівня її освіти, кваліфікації, способу життя, «готовності» нести відповідні «міські» витрати. Різноманіття видів діяльності створює можливості для універсальнішого порівняно з малими містами і сільською місцевістю розвитку людини. Розрив із землею врешті-решт приводить до становлення розгалуженої сфери обслуговування, торгівлі, а концентрація інформації, культурних закладів і сама активність населення зумовлюють можливості розвитку духовної сфери. Незважаючи на «масовість» такої культури і певну стандартизацію потреб, інтересів і «смаків», її доступність для населення визначає переваги великих міст.

Типово міські умови життя, як і міський спосіб життя, домінують у розвинених країнах. Сумнівів у переході до нього і в нашій країні немає. Однак цей перехід в сучасних умовах України вочевидь уже має свої особливості: успіхом є не просто належність до міського середовища будь-якого рівня ієрархії, перспективність і модернізованість життя населення, а насамперед належність до великих міст, особливо, міст-мільйонників. Якісно більший вибір сфер діяльності в таких містах опосередкований можливістю отримання відповідної освіти і певною кон'юнктурою ринку. Людина робить вибір на користь доходів, але життя у великому місті пропонує відразу багато сфер і напрямів витрат зароблених коштів. В умовах великого міста типовою настановою для людей, сенсом їх життя стають дохід (і можливості його збільшення) і споживання (обсяги якого зростають відповідно до зростання рівня життя). Це не може не відображуватися на самопочутті населення, стані шлюбної ситуації, стані здоров'я та багатьох аспектах соціального розвитку.

Зосередження величезної кількості населення на обмеженій території великого міста утворює територіальну спільність специфічного типу. Люди знаходяться тісно поруч один з одним, але водночас вони роз'єднані соціально набагато більше, ніж сільські жителі. Очевидно, саме тому рівень злочинності і рівень поширення «соціальних» хвороб у місті значно вищий, ніж в інших категоріях поселень. Крім того, у великих містах більше, ніж будь-де, виникає протиріччя між потребами людини як соціально-біологічної істоти, з од-

ного боку, і зростанням штучних компонентів міського середовища буття — з іншого. Населення великих міст залишається суб'єктом обмежених відносин з природою, і адаптаційний механізм людей працює з явним перевантаженням. Розв'язання цієї проблеми можливе в умовах формування інтегрованих систем розселення, де село не зникає і не заміщується містом, а існує як середовище буття, доступне міському жителю і органічно «вписане» в умови його життя, його інтереси і потреби. Вочевидь і це стане реальністю для України в майбутньому, проте нині великі міста дуже відірвані від сільської периферії.

Таким чином, слід наголосити не тільки на великій різниці в умовах, рівні та якості життя населення регіонів України на сьогодні, а й на реальності слабо інтегрованого, просторово роз'єднаного існування великих міст та інших категорій поселень (малих міських і сільських), умови життя в яких характеризуються наявністю суттєвих відмінностей. У цьому зв'язку ***умови життя населення великих міст можна схарактеризувати як комплекс параметрів середовища проживання, формування і вплив яких на населення опосередкований високим рівнем його концентрування, рівнем урбанізації, різноманіттям видів діяльності і потреб населення, «міською» специфікою організації життєдіяльності і просторового розвитку.*** В свою чергу, умови життя населення великих міст включають цілу систему економічних, соціальних, екологічних, культурних та інших складових впливу на життєдіяльність населення, які неоднозначно та різноспрямовано зумовлюють формування тієї чи іншої якості населення і якості життя населення загалом.

## 1.3. МЕТОДИКА СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ

Інтегральний характер досліджень умов життя населення пов'язаний із застосуванням багатьох міждисциплінарних, а також традиційних для географії підходів. Основним з них є *системно-структурний підхід.* Мова йде про геосистемну концепцію з властивими їй принципами комплексності, синтетичності і територіальності підходу до об'єктів дослідження. При цьому модель дослідження УЖН великих міст постульовано та обґрунтовано як систему окремих компонентів життєзабезпечення, які взаємодіють і формують цілісність середовища життя людей.

Умови життя населення — це об'єктивно-суб'єктивна категорія, тому у її концептуальному оцінюванні виділено напрями: 1) об'єктивний, що зосереджує увагу на кількісному оцінюванні окремих складових на основі статистичних показників; 2) суб'єктивний, який формується на основі оцінювання окремих складових умов життя респондентами. Обидва напрями можуть мати самостійну наукову цінність, однак, на наш погляд, найбільш значущим є їх поєднання в єдине інтегральне оцінювання. Воно передбачає вибір підходів і методів, які можуть забезпечити поєднання і полегшити інтерпретацію результатів. Саме тому алгоритм порівняльного оцінювання умов життя населення великих міст України складений з восьми етапів, перші з яких розглянуто у попередніх підрозділах (рис. 1.18).

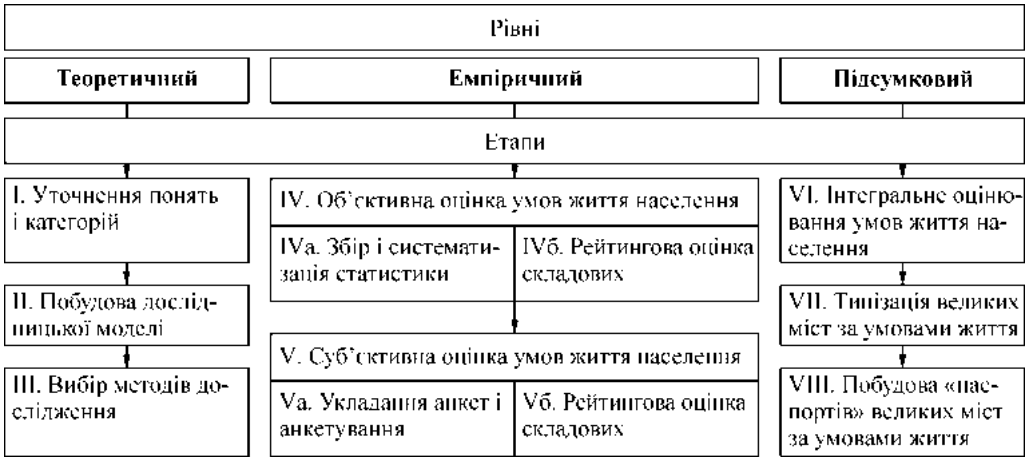



**Рис. 1.18.** Алгоритм дослідження умов життя населення великих міст України

Цей алгоритм умовно можна розділити на три етапи: теоретичний — уточнення понять і категорій, побудова дослідницької моделі, вибір методів дослідження; емпіричний — підбір індикаторів, робота із статистичними даними, проведення анкетування; підсумковий — рейтингове оцінювання, типізація, побудова «паспортів» великих міст.

### 1.3.1. Теоретичний етап: побудова дослідницької моделі

**Уточнення понять і категорій.** Вихідний етап дослідження пов'язаний із визначенням предмету дослідження і обґрунтуванням змісту і суті основних категорій, що розглядаються. Такими категоріями у дослідженні є «велике місто» і «умови життя населення». Разом із дефініціями остаточно проглядаються і цілі дослідження: ознайомча (аналізують літературні джерела в різних галузях знань з метою уточнення предмету дослідження), описова (описують реальний стан дослідження умов життя населення у великих містах), експериментальна (висувають гіпотезу про наявність можливих зв'язків між станом населення (демографічним потенціалом) і умовами його життя). Цей етап дослідження пов'язаний з реферуванням та систематизацією літературних джерел, викладенням найважливіших здобутків, періодизацією досліджень, окресленням дискусійних питань розвитку великих міст і умов життя населення в них. Формулюються визначення великого міста, умов життя населення та умов життя населення у великих містах.

**Побудова дослідницької моделі.** Зважаючи на об'єктивно-суб'єктивну сутність умов життя населення, доцільно запропонувати модель систематизації показників, яку названо «людське око» (рис. 1.19). Проте фокусування на певних складових умов життя визначається не тільки потребами наукової систематизації, а й суспільством і конкретною людиною, яка є «диригентом» власного життя і власного вибору. Не випадково в Україні і у світі зростає кількість міграцій — внутрішніх і зовнішніх. Усе частіше для життя обирають великі міста, хоча у розвинених країнах існують й інші тенденції. Відбувається

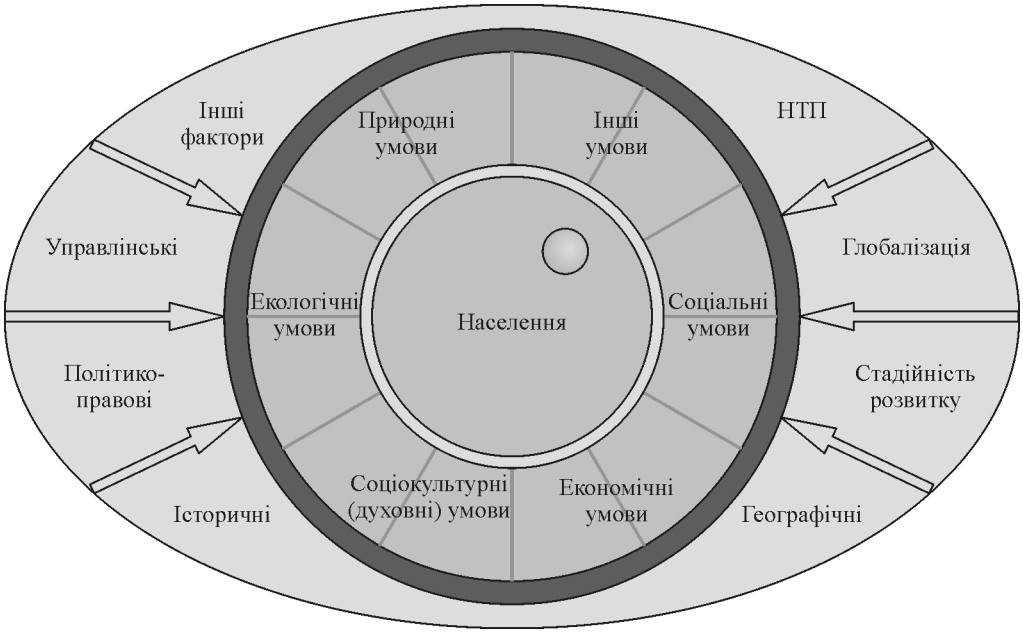



**Рис. 1.19.** Модель структуризації умов життя населення і факторів їх формування «людське око»

це тому, що відчуття умов життя є людським чинником, а властивості процесів і явищ, які людина сприймає ззовні, з навколишнього середовища, їх образи, локалізовані у просторі, зокрема у великих містах. Отже, об'єктивне бачення умов життя є синтезом багатьох показників, осмислених у ході їх збору і систематизації. Разом з тим має значення і сприйняття людиною тих аспектів життя, які потрапляють в поле її зору, доповнене даними із засобів масової інформації (ЗМІ) та сформованими стереотипами.

Незважаючи на те що зір (у розумінні сприйняття) людини вибірковий і доволі індивідуальний, пов'язаний з особистою мотивацією, інтересами і потребами, нарешті, фізичними можливостями, у будь-якому соціумі формується «образ» умов життя загалом — узагальнена картина стану великих міст. Формуються і уявлення про сприятливість ситуації в тих чи інших підсистемах умов життя, головними з яких є економічна, соціальна, екологічна і соціокультурна (духовна). Кожну з цих підсистем можна описати (оцінити) за допомогою великого переліку показників, водночас їх можна репрезентувати через думку населення (певні судження про умови життя), що є не менш цінним, адже населення може оцінити ту роль, яку відіграє кожна з підсистем у житті міста та його власному житті. (Природну складову не розглянуто, хоча вплив навколишнього середовища частково відображений через показники стану екологічної ситуації.)

Отже, розвиток міст значною мірою визначається кількістю і складом його населення. Населення (демографічний потенціал великих міст) знаходиться у центрі моделі (рис. 1.19) і розкривається як людський ресурс, який є основою розвитку економіки і соціальної сфери міст і головним споживачем благ, які

це місто створює. *Демографічний потенціал* у межах просторових і часових характеристик концентрує декілька рівнів зв'язків і відносин: 1) відображує минуле, тобто є сукупністю накопичених властивостей соціуму; 2) відбиває сучасне, адже характеризує сучасний стан і рухи; 3) орієнтований на майбутнє, тому що вказує на головні тенденції чи проблеми з демографічної точки зору. Інтегральний показник демографічного потенціалу сам по собі може бути узагальненою характеристикою умов життя і перспективності того чи іншого великого міста. Цікавою є гіпотеза, що населення відчуває на собі ту ситуацію, яка існує в різних підсистемах формування умов життя населення, тобто кращі умови життя формують потужний і, головне, стійкий демографічний потенціал.

Важливість аналізу *економічної складової* умов життя населення великих міст не викликає сумнівів, адже від того, наскільки конкурентоспроможною і сильною, гнучкою та інвестиційно привабливою є економіка міста, значною мірою залежать і матеріальні доходи людини, його перспективи залишатися жити і працювати у певному місті. Величезне значення мають *соціальна* і *соціокультурна сфери*, де формується простір для реалізації освітнього, професійного (творчого) потенціалу населення, створюються комфортні умови для споживачів різного виду послуг, зберігаються здоров'я і психологічна рівновага. Нарешті, *екологічна складова* оцінювання умов життя населення великих міст є дуже важливою щодо забезпечення майбутнього міст та їх жителів. Значні обсяги забруднень не утворюються стихійно, а супроводжують великі і шкідливі виробництва, транспортні потоки, що тяжіють до великих міст і впливають на їх розвиток. Зрештою всі ці підсистеми умов життя об'єктивно характеризуються різними співвідношеннями у різних великих містах України.

У свою чергу, на формування умов життя у великих містах впливає низка факторів, насамперед фактор науково-технічного прогресу, глобалізація, стадійність розвитку міст, географічні фактори; історія освоєння території, політико-правові фактори, фактори управління та ін.

**Вибір джерел інформації і методів дослідження.** Під час оцінювання кожної з виділених підсистем умов життя слід спиратися на певну кількість показників і методи їх опрацювання. Вказаний етап потребує найбільших часових та інших витрат. Йдеться як про вибір офіційних джерел статистичної інформації, так і проведення репрезентативного соціологічного опитування, що супроводжується низкою проблем. По-перше, це складнощі в отриманні статистичної інформації: її неповнота в розрізі навіть великих міст, розпорошеність по різних відомчих установах є загальновідомими перешкодами. По-друге — вибірковість у виборі аудиторії респондентів, проведенні опитування, складності у комунікаціях із виконавцями опитування і респондентами (необхідність неодноразових зустрічей і домовленостей для правильного тлумачення питань, уточнення інформації, запобігання неправильним відповідям тощо). З метою оптимізації часових, грошових та інших витрат як аудиторію респондентів було вибрано студентів старших курсів географічних факультетів різних ВНЗ України. Загальна кількість респондентів, за вимогами соціологічного опитувань на рівні України, має становити не менш як 300 осіб [84].

Оскільки умови життя населення на рівні великих міст характеризуються низкою різних показників, джерелами отримання інформації стали різні орга-

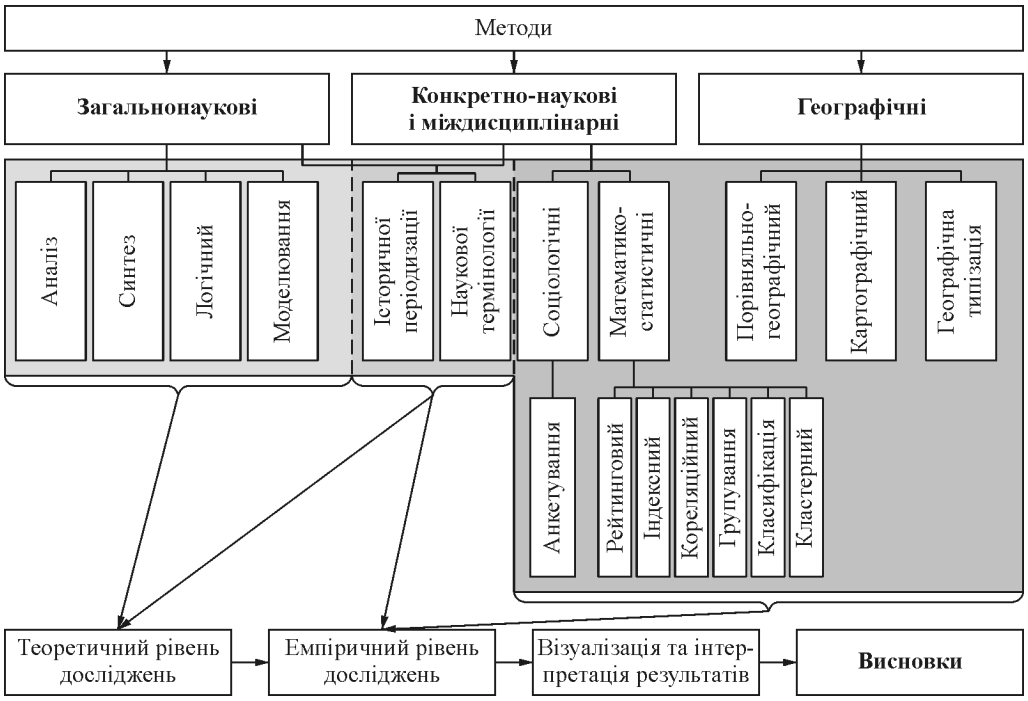



**Рис. 1.20.** Методи дослідження умов життя населення великих міст

нізації. На національному рівні це Державна служба статистики України, Міністерство екології і природних ресурсів України, Державна служба туризму і курортів України, Державне агентство водних ресурсів України, Асоціація міст України та ін. На регіональному рівні — це головні управління статистики в областях, обласні центри медичної статистики Міністерства охорони здоров'я (МОЗ) України тощо.

У процесі систематизації методів дослідження в єдину схему (рис. 1.20) слід особливо виділяти роботи на емпіричному рівні. На цьому рівні опрацювання вихідної інформації було застосовано кілька математико-статистичних методів і один з провідних методів отримання соціологічної інформації — метод анкетного опитування. *Загальнонаукові методи* використовують на всіх етапах дослідження, здебільшого — на теоретичному, з метою уточнення змісту і структури категорій «умови життя населення» і «велике місто», а також за розгляду їх як системних категорій (аналіз і синтез, логічний, термінологічний), у ретроспективному аналізі проблем дослідження великих міст та умов життя різними науками (історичної періодизації), в разі побудови концептуальної моделі дослідження умов життя «людське око» (моделювання). *Географічні методи* супроводжують всі етапи робіт, детальніше їх використання описано нижче.

Серед методів нормування вихідних показників *рейтинговий метод (порядкове шкалювання)* дає змогу об'єднати об'єктивне і суб'єктивне оцінювання умов життя населення у великих містах. При цьому способі вимірювань

певний ранг міста відповідає певному значенню емпіричних даних або місцю оцінки респондентами положення конкретного міста за умовами життя серед інших. За ранжованим розподілом можна наочно візуалізувати результати за певними складовими індексами у напрямах їх збільшення (зменшення). Саме такий метод підрахунку статистичних показників дуже вдало поєднується з опрацюванням анкетних даних, за якими респондентам найпростіше розташувати великі міста від найгіршого до найкращого чи навпаки, ніж присвоїти кожному з великої кількості міст певну кількість балів. Рейтинговий метод має недоліки — надмірно диференціює міста «серединної» групи з подібними значеннями показників і недооцінює поляризацію (розбіжності) крайніх значень. Однак взаємне розташування міст також містить цікаву інформацію, особливо, якщо її аналізують за допомогою інших методів.

*Індексний метод* застосовано як засіб зведення (згортання) окремих показників у проміжні та інтегральний індекси. Послідовно впорядковані за кожним з показників з місцями (рангами) від 1 до 45 великі міста України через визначення середнього їх місця за групами показників згортаються в узагальнені відносні показники, що дає змогу певним чином розташувати великі міста і провести їх *групування* (поділ на групи за значеннями індексів).

В установленні залежностей між окремими характеристиками умов життя населення велику роль відіграв *кореляційний аналіз*, за яким виявлено статистично значущий зв'язок між компонентами оцінки. Метод застосовано для визначення вагових коефіцієнтів в об'єктивній оцінці окремих складових умов життя як результат пошуку їх зв'язку із індексами, що характеризують демографічний потенціал тих чи інших великих міст.

На різних етапах дослідження виникає потреба у знаходженні положення великих міст у системі двох і більшої кількості ознак чи оцінок. Було застосовано метод так званої *багатовимірної класифікації*, найпростіший його варіант — комбінаційне групування за двома ознаками (в системі двох координат), найскладніша форма — пошук зв'язку між великою кількістю ознак, що потребує застосування *кластерного аналізу*. Суть цього аналізу зводиться до групування сукупності великих міст за подібністю чотирьох індексів, які характеризують економічну, соціальну, екологічну, соціокультурну складові умов життя населення. Ознаки було об'єднано в один показник подібності (відмінності) великих міст за співвідношенням зазначених складових.

Для деталізації та інтерпретації отриманих результатів застосовано *порівняльно-географічний, картографічний* та інші методи географічного аналізу і синтезу.

Крім того, використано інфографіку як спосіб зображення інформації у вигляді поєднаної однією ідеєю чи замислом стислого текстового і графічного змісту. Цей спосіб реалізовано на окремих рисунках, під час створення «паспортів» (портретів) великих міст за особливостями умов життя.

### 1.3.2. Емпіричний етап: підбір індикаторів

**Об'єктивне оцінювання умов життя населення.** Цей етап включав два підетапи: збір і систематизація статистичної інформації; рейтингове оцінювання складових умов життя населення.

***Збір і систематизація статистичної інформації.*** Базу показників було сформовано в результаті пошуку та відбору офіційної статистичної та іншої опублікованої у відкритих джерелах інформації щодо визначених складових формування умов життя населення великих міст України (економічної, соціальної, екологічної та соціокультурної), а також з метою визначення індексу їх демографічного потенціалу. Відбір даних співвіднесено з таким: 1) необхідністю отримання комплексної оцінки, яка передбачає врахування найважливіших характеристик по кожній з підсистем умов життя населення великих міст; 2) репрезентативністю і збалансованістю самих показників; 3) «вимушеною» адаптацією до можливостей існуючої статистичної звітності на рівні великих міст; 4) відповідністю вибраних показників завданням побудови інтегральних індексів і подальшого порівняльного оцінювання умов життя населення в 45 великих містах України.

В *економічній підсистемі* показників умов життя населення великих міст відповідними вихідними 13 показниками схарактеризовано виробничий та експортно-імпортний потенціали, підприємницьке середовище, інвестиційну привабливість і доходи бюджетів як великих міст, так і населення (рис. 1.21).

Фактично ці складові найістотніше впливають на життя окремих мешканців і на перспективи розвитку міст як найбільших опорних центрів економіки країни. За цими складовими визначають спроможність міста до економічного росту та забезпечення його населенню гідних умов проживання, відображують через відповідні показники економічну значущість міст, їх диференціацію за середніми доходами населення і бюджетною забезпеченістю.

Рівень розвитку *соціальної сфери* великих міст оцінено за допомогою 27 показників, що характеризують такі складові: споживання товарів і послуг, забезпеченість житлом, благоустрій житла і стан житлово-комунального господарства (ЖКГ), стан сфери охорони здоров'я, інфраструктура базової освіти, стан на ринку праці і стан здоров'я — як найважливіший індикатор соціального розвитку (рис. 1. 22).

**Рис. 1.21.** Структура показників в економічній складовій умов життя населення

**Рис. 1.22.** Структура показників у соціальній складовій умов життя населення

*Екологічну ситуацію* у великих містах оцінюють за аналізом 10 показників викидів і накопичення забруднювальних речовин від різних джерел, обсягів водоспоживання в усіх великих містах. При цьому основними забруднювачами є стаціонарні підприємства і автотранспорт (рис. 1.23).

Велике значення має *соціокультурна складова* (рис. 1.24), яка в ідеалі може включати велику кількість показників. Однак наявність даних щодо великих міст саме в цій сфері є вкрай незадовільною. Її показники свідчать про інтелектуально-освітні переваги великих міст, рівень соціально-духовного стану населення, сформованість субкультури міст і тривалість його розвитку, соціальну безпеку тощо.

Як зазначено вище, у центрі моделі умов життя населення розміщено власне населення — той демографічний потенціал великих міст, який і свідчить про значущість цієї категорії поселень (рис. 1.25).

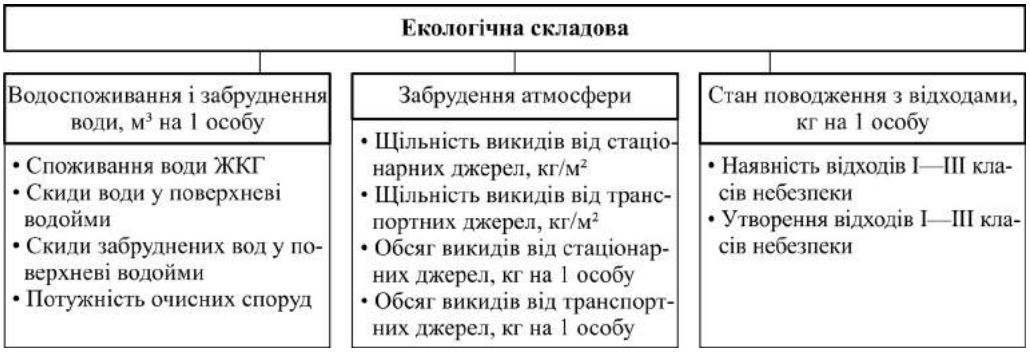



**Рис. 1.23.** Структура показників в екологічній складовій умов життя населення

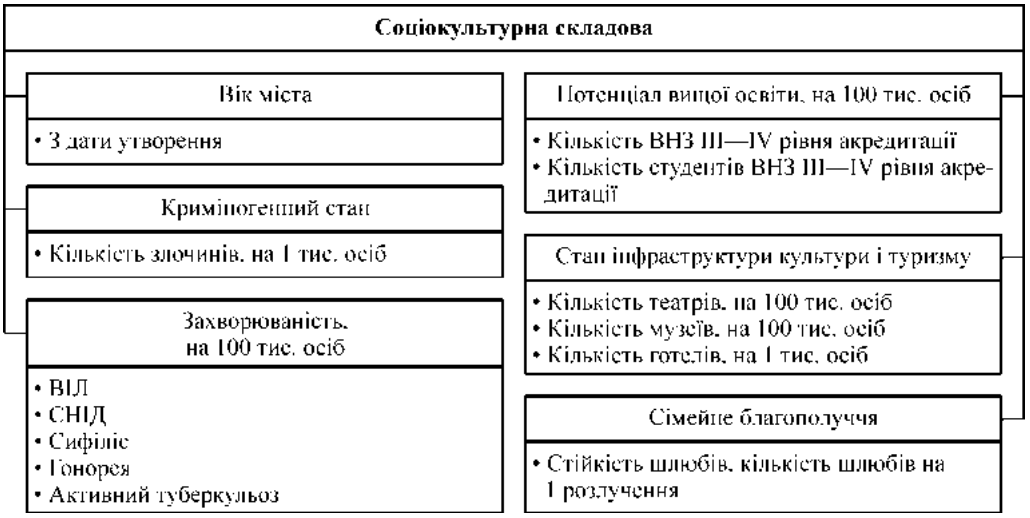



**Рис. 1.24.** Структура показників у соціокультурній складовій умов життя населення

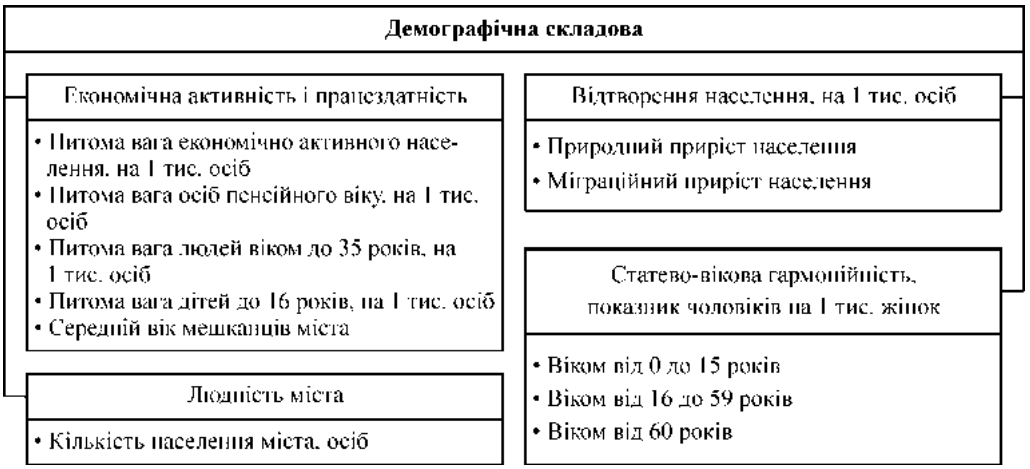



**Рис. 1.25.** Структура показників для оцінювання демографічного потенціалу великих міст України

Для визначення демографічного потенціалу збирають дані щодо особливостей природного і механічного руху населення, його структурних властивостей, економічної активності, вікових характеристик. За цими показниками формуються уявлення про міграційну привабливість міста, його демографічний розвиток і перспективи, ступінь його «молодості» тощо. Чим вищий цей потенціал, тим кращі перспективи певного великого міста і тим сприятливіші (якщо оцінювати опосередковано) умови життя в ньому.

Вказані показники стали базовими вихідними даними для розрахунку проміжних індексів умов життя населення і демографічного його потенціалу.

***Рейтингова оцінка складових умов життя населення.*** Оскільки показників стосовно кожної зі складових умов життя населення багато і вони мають різну розмірність, побудові інтегральних показників передувало попереднє їх нормування (приведення до подібного вигляду). За методом стандартизації показників як нормовані індекси використано ранги (порядкові місця) 45 великих міст за кожним з показників. У результаті порядкового шкалювання міста за кожним показником послідовно впорядковано від 1 до 45 для показників-стимуляторів і в зворотному порядку — для показників-дестимуляторів. Після присвоєння рангів за окремими показниками в кожній з груп знаходять середній ранг (місце) того чи іншого міста за всіма показниками по групі:

$$\overline{R_i} = \frac{1}{m}\sum_{j=1}^{m} R_{ij} ,$$

де $R_i$ — ранг $i$-го великого міста за $j$-м показником; $m$ — число показників.

Фактично середній ранг за групами і є «ранговим» індексом ($I_n$), що характеризує положення того чи іншого міста серед інших за кожною з груп у межах кожної підсистеми.

У кожній з груп показників формуються свої референтні (крайні) значення цих проміжних індексів, варіація між якими є підставою для поділу

значень на п'ять груп з високими, вище середніх, середніми, нижче середніх і низькими значеннями. Поступове згортання показників в індекси дає змогу не лише визначити положення великого міста щодо інших, а й виявити позиції, за якими воно поступається іншим містам. Кожен з п'яти складових індексів розраховують за такими формулами:

індекс сприятливості економічної ситуації

$$I_{\text{екон}} = \frac{I_1 + I_2 + I_3 + I_4 + I_5}{5},$$

де $I_1$ — індекс виробничого потенціалу; $I_2$ — індекс експортно-імпортного потенціалу; $I_3$ — індекс розвитку малого підприємництва; $I_4$ — індекс інвестиційної привабливості; $I_5$ — індекс доходів бюджетної сфери і населення;

індекс розвитку соціальної сфери

$$I_{\text{соц}} = \frac{I_1 + I_2 + I_3 + I_4 + I_5 + I_6 + I_7}{7},$$

де $I_1$ — індекс споживання товарів і послуг; $I_2$ — індекс забезпеченості житлом; $I_3$ — індекс благоустрою житла і стану житлово-комунального господарства; $I_4$ — індекс стану медичної сфери; $I_5$ — індекс стану здоров'я населення; $I_6$ — індекс інфраструктури базової освіти; $I_7$ — індекс стану на ринку праці;

індекс сприятливості екологічної ситуації

$$I_{\text{екол}} = \frac{I_1 + I_2 + I_3}{3},$$

де $I_1$ — індекс забруднення атмосфери; $I_2$ — індекс водоспоживання і забруднення води; $I_3$ — індекс стану поводження з відходами;

індекс сприятливості соціокультурному розвитку населення

$$I_{\text{культ}} = \frac{I_1 + I_2 + I_3 + I_4 + I_5 + I_6}{6},$$

де $I_1$ — індекс «віку» міст; $I_2$ — індекс потенціалу вищої освіти; $I_3$ — індекс стану інфраструктури культури і туризму; $I_4$ — індекс криміногенного благополуччя; $I_5$ — індекс сімейного благополуччя; $I_6$ — індекс поширеності соціальних хвороб;

індекс демографічного потенціалу

$$I_{\text{демогр}} = \frac{I_1 + I_2 + I_3 + I_4}{4},$$

де $I_1$ — індекс людності міста; $I_2$ — індекс природного і механічного відтворення населення; $I_3$ — індекс статево-вікової гармонійності; $I_4$ — індекс економічної активності і працездатності населення.

Результати розрахунків цих індексів дають змогу розташувати великі міста України за їх кількісним значенням у кожній з підсистем у напрямку збільшення (зменшення) сприятливості. Індекси слугують першою складовою інтегрального індексу умов життя населення і відображують об'єктивне оцінювання умов життя за статистичними показниками.

Однак цього недостатньо для географічного дослідження. Виділення груп міст з різним ступенем сприятливості у кожній зі сфер має супроводжуватися

просторовим аналізом. Інакше кажучи, результати можуть бути посилені даними щодо реальної «інтенсивності» або «зосередженості» того чи іншого явища у великих містах стосовно фонового середнього рівня в регіоні і відповідним чином представлені на картосхемах. Це зумовлює додаткові переваги, адже дає змогу надати результатам просторову визначеність, зробити порівняльно-географічний аналіз.

З метою розкриття особливостей територіальної диференціації окремих найважливіших показників-індикаторів стану за тою чи іншою складовою умов життя населення доцільно розрахувати коефіцієнти регіональної локалізації явища у великому місті, а отже, виявити реальний внесок великих міст у формування регіональних геоситуацій. Зокрема, наприклад, індекс локалізації атмосферних викидів свідчить про внесок великих міст у забруднення повітря:

$$I_{\text{локал}} = \frac{X_i}{X_j} : \frac{Y_i}{Y_j},$$

де $X_i$ — викиди шкідливих речовин в *i*-му місті, розташованому в *j*-му регіоні; $X_j$ — викиди шкідливих речовин в *j*-му регіоні; $Y_i$ — кількість населення в *i*-му місті, розташованому в *j*-му регіоні; $Y_j$ — кількість населення в *j*-му регіоні.

Подібним чином обчислюють інші індекси локалізації. Результати картографують традиційним способом за допомогою картограм.

Доцільним елементом на цьому етапі є використання методу гравітаційного моделювання — побудови картосхем-інтерполяцій індексних значень 45 великих міст України у кожній з підсистем умов життя. Ці картосхеми фактично є компромісним варіантом подання інформації на рівні великих міст як точкових об'єктів на карті України, які несуть на собі певний потенціал (більш чи менш позитивний залежно від величини відповідного індексу). Картина у вигляді ізоліній полів є доволі умовною. В Україні крім великих міст існують інші населені пункти, які також мають певний потенціал. Однак зазвичай саме великі міста є фокусами певного географічного «напруження» різної сили в різних точках поля, істотно визначаючи появу, зміну чи розвиток конкретної регіональної ситуації. На наш погляд, дуже важливо відобразити просторове «поширення» впливу міст як фокусів на простір України, для чого використано метод інтерполяції окремих значень індексів з перетворенням точкових значень на поверхню потенціалів за допомогою програми ArcGIS (спосіб зворотної середньозваженої відстані: Inverse Distance Weighted).

Найчастіше в соціальній географії картосхеми потенціалів полів використовували для аналізу системи розселення [190], розвитку системи освіти тощо з відповідною чіткою прив'язкою абсолютних значень до певних міст і безпосередньо моделюванням за допомогою відповідного програмного забезпечення. При цьому власне метод за принципом аналогії з ньютонівською формулою «тяжіння» запозичений у географії з фізики і фактично відображує силу і характер взаємодії між різними населеними пунктами, які знаходяться на різній відстані, за умов відсутності інших зовнішніх впливів. Такого роду картосхеми доволі умовні, адже вони відбивають не реальний, а віртуально змодельований простір поширення явища, яке до того ж прив'язане до певної кількості точок. Зрозуміло, що наявність даних щодо всіх міст і поселень зробить картину більш схематичною і детальною, однак основні лінії такого

«віртуального» рельєфу все одно будуть збережені саме завдяки потенціалам великих міст. Розуміючи міру у застосуванні таких наближених моделей, слід наголосити на необхідності їх використання у дослідженнях умов життя населення великих міст, а також пошуку інших варіантів картографічного відображення результатів спільно з фахівцями у галузі ГІС-технологій. На сьогодні цей метод у вигляді двовимірних інтерполяцій даних за різною кількістю точок активно використовують у дослідженнях [174]. Застосовують й інші «нетрадиційні» способи візуалізації отриманих даних, зокрема, картограми, де показники пропорційні не площі відповідних регіонів, міст, а їх людності, і це також згодом має відбитися у дослідженнях міст як точкових об'єктів [219].

**Суб'єктивне оцінювання умов життя населення великих міст України на підставі даних анкетного опитування.** З метою врахування думки населення, а також підтвердження чи спростування отриманих статистичних результатів цей етап зорієнтований на отримання суб'єктивної думки респондентів щодо умов життя населення у великих містах. Він включав розробку анкет і масове анкетування студентів окремих ВНЗ України з приводу оцінювання їх умов життя у великих містах України і переваг тих чи інших складових, а також типів поселень. Цей етап, як і попередній, містить два підетапи: укладання анкет і проведення анкетування; рейтингове оцінювання складових умов життя за даними анкетного опитування.

***Укладання анкет і проведення анкетування.*** Анкетування є процедурою письмового опитування за допомогою попередньо розробленої анкети. Анкетне опитування — дуже важливий метод отримання якісно нових кількісних даних щодо оцінювання умов життя населення великих міст респондентами, яке суттєво доповнює статистичні розділи дослідження. Цей метод застосований у дослідженні з огляду на такі переваги перед іншими:

- можливість швидкої організації масового обстеження і збору достатньої кількості даних;
- оперативність отримання інформації і відносно короткі терміни її опрацювання;
- отримання зіставних даних за попередньої регламентації процедури і відповідних пояснень.

Звісно, анкетування має і недоліки, оскільки проконтролювати коректність розуміння питань, самостійність і правильність заповнення анкет респондентами майже неможливо. Тому можна передбачити певний відсоток непридатних чи зіпсованих анкет. Тим не менш вибіркове масове анкетування є одним з найкращих способів отримати репрезентативну і чітко структуровану інформацію, яка містить думку населення про умови життя у великих містах.

Формулювання питань анкети є важливим самостійним завданням, адже анкета зазвичай містить декілька блоків питань, об'єднаних загальним змістом, і має виглядати як єдиний документ. Цього досягають заданням явних і латентних (прихованих) питань, останні застосовують з метою перевірки відношення респондента до заповнення анкети. Анкету було сформовано так, що перше питання («*В яких серед наведених категорій поселень України Ви хотіли б жити?*») окреслювало тему дослідження і мало на меті зацікавити респондентів, а питання, які потребували зосередження і оцінювання (*Розташування міст від першого до останнього за сприятливістю певних складових умов*

*життя і умовами життя в цілому*) або виступали як прихована перевірка відповідей, були останніми.

Під час укладання анкет і з огляду на алгоритм дослідження спиралися на необхідність порівняння отриманих даних із результатами оцінки за об'єктивним оцінюванням умов життя населення у великих містах. Цим пояснюються і формулювання питань, які задані і розшифровані перед аудиторією респондентів саме в тому сенсі, щоб можливі відповіді узгоджувалися по суті з оцінюванням за об'єктивною методикою.

Анкети розповсюджували, використовуючи творчі зв'язки з колегами, які працюють на географічних факультетах п'яти українських ВНЗ, при цьому намагалися охопити щонайбільшу територію України. Згідно з даними соціологів, для цього дослідження репрезентативні результати можна отримати за вибірки у 300 осіб [187].

***Рейтингове оцінювання складових умов життя за даними анкетного опитування.*** За результатами письмових відповідей однієї з груп найбільш активних і молодих членів суспільства на три блоки питань, які було сформульовано відповідно до мети дослідження, було проведено рейтингове оцінювання положення великих міст на підставі розподілу суб'єктивної думки респондентів щодо умов життя населення за окремими складовими.

Методика опрацювання анкет проста і ґрунтується на знаходженні середнього місця (позиції), наданого тому чи іншому великому місту України респондентами у кожній з чотирьох підсистем умов життя населення і за умовами життя в цілому. Для цього всі оцінки зведено в одну за розрахунком середнього арифметичного окремо для представників кожного ВНЗ, окремо для жіночої і чоловічої частин респондентів, окремо для мешканців великих міст і жителів інших категорій поселень, а також за вибіркою загалом.

Формула для розрахунку має вигляд

$$\overline{R_i} = \frac{1}{m}\sum_{j=1}^{m} R_{ij},$$

де $R_{ij}$ — ранг *i*-го великого міста за даними *j*-ї анкети; $m$ — кількість опрацьованих анкет.

Фактично середній ранг є «ранговим» індексом ($I_{n\ суб}$), що характеризує позицію того чи іншого міста серед решти за оцінкою респондентів. В подальшому ці індекси слугують другою складовою під час розрахунку інтегральних індексів без чи з урахуванням вагових коефіцієнтів.

### 1.3.3. Аналітичний етап: інтегральна оцінка умов життя населення та їх типізація

**Типізація великих міст за особливостями формування умов життя населення.** Для проведення цієї типізації використано дані статистичних розрахунків проміжних індексів за окремими підсистемами показників (економічній, соціальній, екологічній і соціокультурній) і результати опрацювання анкетних даних, структурованих відповідним чином. Адже статистика сама по собі не дає чіткого уявлення про умови життя населення, думка ж населення містить певні стереотипи, здебільшого сформовані на основі даних ЗМІ. Вихід із та-

кої ситуації може бути і у рівнозначному поєднанні відповідних індексів оцінки по кожній з підсистем і формуванні середнього «позиційного» місця (рангу) за об'єктивно-суб'єктивним оцінюванням у кожній з чотирьох підсистем. Відповідні індекси обчислюємо у такий спосіб:

індекс економічної сприятливості формування умов життя населення

$$I_{\text{екон}} = \frac{I_{\text{екон об}} + I_{\text{екон суб}}}{2}; \quad (1)$$

індекс розвитку соціальної сфери

$$I_{\text{соц}} = \frac{I_{\text{соц об}} + I_{\text{соц суб}}}{2}; \quad (2)$$

індекс екологічної сприятливості

$$I_{\text{екол}} = \frac{I_{\text{екол об}} + I_{\text{екол суб}}}{2}; \quad (3)$$

індекс сприятливості соціокультурному розвитку

$$I_{\text{культ}} = \frac{I_{\text{культ об}} + I_{\text{культ суб}}}{2}. \quad (4)$$

Фактично кожне велике місто опиняється у просторі чотирьох зазначених вимірів умов життя населення (рис. 1.26).

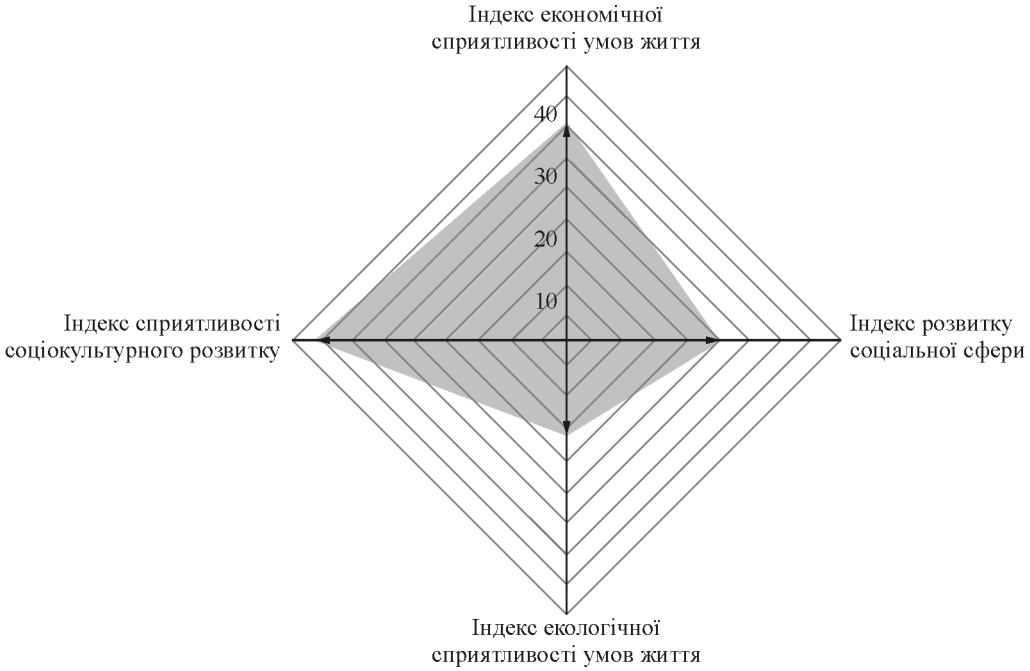



**Рис. 1.26.** «Профіль» за складовими індексами умов життя населення

Відповідні індекси є векторами на пелюстковій діаграмі, форма якої дуже чітко фіксує міру збалансованості між окремими підсистемами умов життя населення. Високі й низькі значення індексів неодмінно відображуються на «профілі» умов життя населення, що дає змогу робити висновки про особливості їх формування. Очевидно, що є великі міста, подібні за формою «профілів», а отже, виникає завдання їх типізації, тобто знаходження міри подібності у співвідношенні між окремими складовими формування умов життя населення. З цією метою застосовують кластерний аналіз. Його основою є матриця з розмірами: 45 (кількість міст) × 4 (кількість індексів), яка заповнена значеннями розрахованих за формулами (1)—(4) інтегральних індексів.

Кластерний аналіз виконано за допомогою програми Statistica 7. Міру подібності між великими містами встановлено обчисленням евклідової відстані, хоча можуть бути використані й інші способи. При цьому в один кластер об'єднують великі міста, які мають декілька подібних ознак. Результати подають у вигляді дендрограми. Зауважимо, що ступінь подібності між містами, що належать до одного кластера, має бути вищою за ступінь подібності між тими з них, які належать до різних кластерів. Число кластерів установлюють під час аналізу дендрограми. Чим меншою є метрика об'єднання великих міст у кластери, тим ближчі за значеннями індекси, які характеризують умови життя в них. Змістовну інтерпретацію отриманих результатів з урахуванням побудованих для кожного міста «профілів» умов життя населення подають за даними вихідної таблиці (матриці значень індексів).

**Інтегральне оцінювання умов життя населення.** Цей етап є формальною процедурою зведення попередніх розрахунків індексів за двома методичними підходами — об'єктивним і суб'єктивним — в один інтегральний індекс, за кількісним значенням якого сформульовано остаточні висновки щодо взаємного розташування міст на шкалі сприятливості умов життя населення. Підхід до такого зведення поступовий: спочатку визначають середні індекси об'єктивно-суб'єктивного оцінювання за кожною з чотирьох складових з їх ваговими коефіцієнтами, розрахованими за різними підходами; потім ці індекси підсумовують в один інтегральний індекс сприятливості умов життя населення.

*Об'єктивний підхід* розрахунку вагових коефіцієнтів спирається на використання коефіцієнта кореляції як ознаки наявності більшого чи меншого зв'язку між окремими складовими умов життя населення, які «уособлені» у відповідних індексах, та індексом демографічного потенціалу. Підстава проста — стан населення, демографічний потенціал міста є опосередкованим результатом дії умов життя населення, тобто на нього з різною силою впливають економічні фактори, стан соціальної сфери, екологічна ситуація і соціокультурна складова життя. Тому найтісніший зв'язок відповідатиме найбільшому коефіцієнту кореляції і пропорційно — найбільшому ваговому коефіцієнту в межах від 0 до 1. Іншими словами, якщо зв'язок, наприклад, між індексом розвитку соціальної сфери та індексом демографічного потенціалу встановлений і значний, це означає, що соціальна підсистема суттєво впливає на населення, а отже, вона є значущою і вагомішою у відтворенні життя.

Тоді індекс сприятливості умов життя за об'єктивною методикою (статистичними даними) можна обчислити за формулою:

$$I_{\text{об'єкт}} = \omega_{1\text{об}} I_{\text{екон об}} + \omega_{2\text{об}} I_{\text{соц об}} + \omega_{3\text{об}} I_{\text{екол об}} + \omega_{4\text{об}} I_{\text{культ об}},$$

де $\omega_{n\ \text{об'єкт}}$ — розраховані через коефіцієнт кореляції вагові коефіцієнти.

*Суб'єктивний підхід* визначення вагових коефіцієнтів спирається на дані анкетного опитування, а саме на результати опрацювання відповідей на друге питання анкети: «Який із факторів для Вас є визначальним при виборі міста для проживання в Україні?» (з варіантами відповідей: «економічна активність», «соціальна сфера», «екологічна ситуація», «культурно-духовна складова» та «інше»). Фактично співвідношення відповідей респондентів стали основою для визначення вагових коефіцієнтів для кожного з чотирьох складових індексів суб'єктивної оцінки умов життя населення великих міст і подальшого розрахунку інтегрального індексу сприятливості умов життя населення за даними анкетного опитування:

$$I_{\text{суб}} = \omega_{1\text{суб}} I_{\text{екон суб}} + \omega_{2\text{суб}} I_{\text{соц суб}} + \omega_{3\text{суб}} I_{\text{екол суб}} + \omega_{4\text{суб}} I_{\text{культ суб}},$$

де $\omega_{n\ \text{суб}}$ — відповідні вагові коефіцієнти, що відповідають відсотковій «вартості» відповідей респондентів.

Отже, інтегральний індекс розраховують за формулою

$$I_{\text{інт}} = \frac{\omega_{1\text{об}} I_{\text{екон об}} + \omega_{1\text{суб}} I_{\text{екон суб}}}{2} + \frac{\omega_{2\text{об}} I_{\text{соц об}} + \omega_{2\text{суб}} I_{\text{соц суб}}}{2} + \\ + \frac{\omega_{3\text{об}} I_{\text{екол об}} + \omega_{3\text{суб}} I_{\text{екол суб}}}{2} + \frac{\omega_{4\text{об}} I_{\text{культ об}} + \omega_{4\text{суб}} I_{\text{культ суб}}}{2},$$

де кожен зі складників інтегрально характеризує стан економічної сприятливості умов життя населення, соціальної сфери, екологічної сприятливості і сприятливості соціокультурних умов на основі як даних статистичних обчислень, так і результатів соціологічного опитування. У цьому разі оцінюють середнє значення індексу за кожною зі складових і потім обчислюють їх суму.

**Побудова «паспортів» (портретів) великих міст за особливостями формування умов життя населення.** Дослідженням передбачено створення «паспортів» великих міст України з визначенням підсумкової оцінки проведених обчислень інтегрального індексу сприятливості умов життя населення, «профілю» складових індексів, що характеризують особливості формування умов життя в кожному з 45 великих міст України (рис. 1.27, див. вклейку).

Такі портрети є ілюстрованими документами, в яких міститься коротка графічна та інша інформація, що відображує положення великих міст України в системі індикаторів умов життя населення. Подібна інформація є вихідною базою для комплексного оцінювання стану всіх підсистем життєдіяльності міст, діагностики проблем, виявлення можливостей і обмежень їх розвитку, що потім слугує меті формулювання напрямів покращання умов життя населення.

Кожен «паспорт» умовно можна розділити на три частини: у першій подано загальну інформацію про місто, у другій і третій — інформацію, яку отримано під час дослідження (індекс сприятливості умов життя і типізація міст відповідно).

* * *

Аналіз наукової літератури в галузі дослідження міст свідчить, що місто — це міждисциплінарний об'єкт вивчення. У межах філософії і містобудування науковці розглядали першопричини виникнення такого складного організму, як велике місто, ідеальні форми цього поселення, місце і роль людини як носія особливого типу урбаністичної свідомості і способу життя. У межах економіки і соціології, як молодших і динамічних галузей знань, які пов'язують між собою характеристики просторової, економічної і соціальної організації великих міст, протягом тривалої історії досліджень розглядали характеристики особливого міського типу господарювання, формування особистісних рис і міського середовища буття в різні епохи. На підставі ретроспективного аналізу літературних джерел виділено основні історичні етапи розвитку та найвпливовіші школи досліджень міст. Установлено, що найвагоміші у світовому масштабі школи дослідження міст такі: *в античні часи* — давньоримські та давньогрецькі школи філософів і архітекторів; *у Середні віки* — школи, сформовані арабськими та італійськими дослідниками; *в період нової історії* — німецька, французька, італійська та британська школи; *у новітній історії* — найпотужніші скандинавська, американська та російська школи дослідників урбанізації (в цей період представників насамперед економіки і соціології міст).

Проаналізовано, що за останні десятиріччя проблемам дослідження міст, а особливо категорії великих міст, географи приділяли недостатньо уваги. Опрацювання вітчизняного і світового досвіду в геоурбаністиці дало змогу встановити, що на сьогодні особливий резонанс у колі географів мають три проблемні блоки дослідження міст: у межах певних систем розселення і за категоріями людності (малі, середні, великі), дослідження розвитку агломераційних форм поселень і процесів метрополізації. У предметному аспекті існують добре сформовані і освоєні напрями географічного дослідження міст — теоретичний, екістичний, соціальний та економічний, на стадії формування перебувають екологічний, культурно-духовний, історичний, політичний напрями. Виокремлено інтегральні напрями дослідження, які є об'єднувальними і такими, що вбирають надбання суміжних з географією галузей знань — збалансований розвиток міст, дослідження міського простору, картографування міст, містобудування і управління розвитком міст.

Установлено, що науковці не схильні давати окреме визначення великим містам, виділяючи їх в окрему категорію в класифікаціях поселень за кількістю населення. При цьому нижня межа людності великих міст може бути різною. Тим не менш більшість географів вважає, що на межі в 100 тис. жителів формується справжнє місто і міські умови життя, тобто місто і населення в ньому в основному позбувається сільських рис.

Суспільно-географічна сутність категорії «велике місто» спирається на розуміння його як соціуму, який проживає в конкретних умовах геопростору і формує специфічні спосіб, середовище та якість життя. Запропоновано таке визначення: *велике місто — це місто з населенням понад 100 тис. жителів, що має високий ступінь урбанізованості середовища, складну організацію соціально-економічного життя і є відкритою динамічною геосистемою, що надає максимум можливостей для реалізації людського потенціалу.*

Виявлено, що сучасне суспільство стає вибагливішим до середовища проживання. Якщо в античні часи і Середні віки «ідеальним» вважали місто з лімітованою кількістю населення та шедевральною архітектурою, тобто мали значення «зовнішні» візуальні чинники, — міста із якомога різноманітнішим набором функцій, то на сьогодні ідеальним є місто із найсприятливішими умовами життя населення, які, в свою чергу, є основою покращання якості життя.

Запропоновано алгоритм дослідження понятійно-термінологічного апарату категорії «умови життя населення», який ґрунтується на шести аспектах вивчення: історичному, географічному, мовному, фаховому, компонентному та системному. Встановлено, що ця категорія має своє тлумачення відповідно до певної наукової школи і «поняттєвої» мови конкретних наук, а також країни і часу. Багато вчених обмежуються оцінюванням конкретних умов життя на тій чи іншій території, взагалі не надаючи їм визначення. Представники географії формулюють, як правило, загальні та комплексні визначення, розглядаючи як умови і проблеми, і форми життєдіяльності, і аспекти, і обставини життя людей.

Сформульоване нами визначення розкриває *умови життя населення як параметри середовища проживання населення, які відображуються на стані населення і перспективах розвитку території, формують відповідні рівень та якість життя*. У свою чергу, *умови життя населення у великих містах* можуть бути схарактеризовані як *комплекс параметрів середовища проживання, формування і вплив яких на населення опосередкований високим рівнем його концентрації, рівнем урбанізації, різноманіттям видів діяльності і потреб населення, «міською» специфікою організації життєдіяльності і просторового розвитку*.

Розроблений алгоритм дослідження умов життя населення включає такі етапи: уточнення суті і змісту понять «велике місто» та «умови життя населення»; побудова структурної моделі дослідження умов життя населення великих міст «людське око»; вибір та обґрунтування методів дослідження; об’єктивне оцінювання (збір і систематизація статистики та рейтингова оцінка складових); суб’єктивне оцінювання (укладання анкет та проведення анкетування, аналіз результатів опитування і оцінка складових умов життя за відповідями респондентів); обчислення інтегральних індексів сприятливості умов життя; типізація великих міст за особливостями «профілю» їх формування; побудова «паспортів» (портретів) великих міст за умовами життя населення.

РОЗДІЛ 2

# УМОВИ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ

## 2.1. ОБ'ЄКТИВНЕ ОЦІНЮВАННЯ (ЗА ДАНИМИ ОФІЦІЙНОЇ СТАТИСТИКИ)

### 2.1.1. Демографічний потенціал

Демографічний потенціал великого міста — це сукупність характеристик населення, необхідних для його відтворення. Він характеризується насамперед кількісним та якісним складом населення, формуванням оптимальної для відтворення статево-вікової структури. Реалізація демографічного потенціалу означає формування нового потенціалу, а зміни у природному русі пояснюються зміною передусім соціальних умов життя.

Аналіз процесів природного та механічного відтворення населення великих міст України у 2009 р., а також особливостей статево-вікової їх структури показав, що існуюча картина демографічного розвитку цієї категорії поселень в Україні характеризується значною мозаїчністю. При аналізі демографічного потенціалу було враховано кількість населення великих міст, репрезентовану через індекс людності, а також комплексні індекси:

1) індекс сприятливості природної і механічної динаміки населення, який комплексно характеризує природний і механічний рух населення, — обчислений на основі показників природного і механічного приросту населення;

2) індекс статево-вікової гармонійності, який є результатом агрегування трьох показників (співвідношення статей за віковими групами — до 15 років, 16—60 і понад 60 років);

3) індекс потенціалу економічної активності та працездатності, який розрахований на основі п'яти вихідних даних (демографічне навантаження, економічно активне населення, питома вага дітей, питома вага молоді до 35 років, середній вік мешканців міста).

Підсумковим індексом став індекс демографічного потенціалу великих міст — середнє арифметичне від чотирьох складових: зазначених вище індексів та індексу людності великих міст.

**Людність міст.** Загальна кількість населення сама по собі є найважливішим показником демографічного потенціалу, який визначає місце і роль певного міста в національній, а нерідко і світовій системі розселення та економіці. Фактично населення міста формується протягом доволі тривалого історичного періоду, а отже, є «природним» відображенням його привабливості, вигідності розташування, значущості.

Першими, звісно, є міста-мільйонники, яких в Україні на 2010 р. чотири: Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса. Тим не менш і їх людність в Україні постійно змінюється під впливом причин демографічного, економічного та соціально-культурного порядку.

**Природний і механічний рух населення великих міст.** Соціально-економічне благополуччя регіонів і міст справедливо пов'язують із стабілізацією процесу відтворення населення. В умовах соціальних та економічних змін і відсування на задній план пріоритету сімейних цінностей великі міста України демонструють вкрай негативні демографічні тенденції. Значні природні втрати населення, які характерні для більшості великих міст, лише в одиницях з них компенсуються механічним прибуттям населення (зокрема, у 2009 р. це міста Київ, Одеса, Чернівці і Кам'янець-Подільський, де зафіксовано найвищі коефіцієнти міграційного приросту). В більшості ж міст їх людність зменшується переважно внаслідок низької народжуваності й високої смертності.

Показники природного руху населення у великих містах варіюють від позитивних значень в 4,8 осіб на 1000 жителів (м. Луцьк) до негативних –8,6 осіб на 1000 жителів (м. Горлівка). Причому слід зазначити, що географічна тенденція у відтворенні населення на рівні регіонів зберігається і на рівні великих міст — найбільші значення коефіцієнта природного приросту характерні для західних міст України — Тернополя, Рівного, Івано-Франківська, Хмельницького, Ужгорода. Між тим у регіональному розрізі позитивний приріст населення загалом мають (крім м. Києва) тільки три області — Закарпатська, Волинська і Рівненська. Однак якщо на Волині і в Рівненській обл. обласні центри виділяються вищими показниками відтворення, то в Закарпатській обл. м. Ужгород не досягає загальнообласного показника відтворення, а отже, зростання населення там зумовлене його порівняно інтенсивним відтворенням в інших категоріях поселень.

Слід відзначити і позитивні показники відтворення міст центральної частини України (Київ, Вінниця, Житомир і Біла Церква), що контрастує з негативними показниками відтворення населення в цих областях. Це, до речі, характерно і для міст Чернігів, Суми, Полтава, ситуація в яких значно краща за ситуацію у регіонах, центрами яких вони є, адже саме Чернігівська, Сумська і Полтавська області у 2009 р. мали найбільші демографічні втрати.

На сході країни найбільші негативні показники відтворення на регіональному рівні у числовому значенні зіставні з приблизно таким самим рівнем природного зменшення населення у великих містах, а отже, тенденція одна і та сама — і великі міста Сходу окремо, і східні регіони загалом інтенсивно втрачають населення.

Аналіз тенденцій міграційних процесів у великих містах України дав змогу виявити значні відмінності між ними (22 з 45 великих міст мали негативні коефіцієнти механічного приросту населення, у 22 містах вони були позитивними і лише у м. Запоріжжя у 2009 р. вибуття мігрантів було таким самим, як прибуття).

Цікаво, що у 2009 р. м. Київ не посів ані першого, ані другого місця за механічним зростанням населення — перші два місця дісталися Кам'янець-Подільському і Чернівцям. Столиці із коефіцієнтом прибуття в 5,6 осіб на 1000 жителів вдалося зайняти лише третю позицію. В цілому це не можна вважати поганою тенденцією, адже очевидно, що міграційні настанови населення на переселення формуються не лише привабливістю «далеких» столичних зарплат, а й соціально-економічною, екологічною і соціокультурною си-

туацією конкретних регіонів та перспективних центрів їх розвитку, якими у цьому сенсі є Хмельниччина і Буковина.

Найбільші міграційні втрати мають великі міста східних областей (Нікополь, Суми, Сєвєродонецьк), хоча є і виняток — м. Тернопіль, для якого у 2009 р. був характерний значний відтік населення.

Агреговане оцінювання соціально-демографічної поведінки населення, яку уособлює відповідний індекс, свідчить про наявність групи міст-лідерів, населення яких інтенсивно збільшилося за рахунок щонайменше одного з показників — міграційного або природного приросту населення. До цієї групи увійшло три міста — Луцьк, Київ і Кам'янець-Подільський. Протилежними є чотири східні міста — Нікополь, Лисичанськ, Кривий Ріг і Горлівка, які мають найінтенсивніші показники механічного і природного скорочення та, відповідно, найнижчі бальні індекси. На особливу увагу заслуговують також мільйонники — Запоріжжя і Дніпропетровськ, які характеризуються двостороннім скороченням населення і, відповідно, низьким положенням серед інших великих українських міст (29-те і 33-тє місця з 45 можливих за індексом сприятливості соціально-демографічної поведінки).

Якщо ж розмістити міста в системі координат міграційний приріст—природний приріст населення, то вони утворять чотири типи міст (рис. 2.1, див. вклейку), які різняться за співвідношеннями обох показників. Як видно, картина більш ніж яскрава і помітний істотний «географічний розлом»: за винятком Львова, який опинився серед міст з негативними показниками природного і механічного приросту населення, міста хоч з одним позитивним показником приросту кількості населення зосереджені на заході України.

**Статево-вікова гармонійність населення.** Умовами збалансованості статево-вікової структури населення є нормальне співвідношення статей в різних вікових категоріях, достатньо висока кількість і дітей, і людей похилого віку. Із соціальної точки зору, останній чинник має самостійне значення, адже саме тоді стабілізуються родинні зв'язки, традиції сімейного укладу, а в умовах перехідного періоду це слугує своєрідним пом'якшувачем існуючого навантаження на молоде населення (є можливості догляду за дітьми з боку людей пенсійного віку, а також швидкої підтримки молоддю батьків). Будь-які перекоси у співвідношенні статей свідчать про глибинні процеси трансформації соціуму, які не можна вважати позитивними. Від статево-вікової структури населення залежить не тільки відтворення населення великих міст, якість трудового потенціалу, а й сприйняття одних і тих самих умов життя, яке є різним для міських жителів як за гендерною, так і за віковою ознакою.

Розрахований нами індекс статево-вікової гармонійності показав найгіршу ситуацію співвідношення статей у м. Сімферополь, де у дорослих вікових групах спостерігається значне переважання жінок над чоловіками (у групі 16—59 років на 1000 жінок припадає 835 чоловіків, а у групі старше 60 років чоловіків уже вдвічі менше, ніж жінок). При цьому ситуація в старшій віковій групі є особливо загрозливою, адже до 60 років у місті не доживає особливо велика кількість чоловіків, гіршою ситуація є тільки у містах Алчевськ і Горлівка — там висока чоловіча смертність у передпенсійному віці зумовлена не в останню чергу зосередженням важких і видобувних виробництв, шкідливими умовами праці, підвищеними загрозами травматизму і соціальних небез-

пек. Ситуація зі статево-віковою збалансованістю є негативною у містах Бердянськ, Євпаторія, Нікополь.

У 2009 р. найкращим співвідношення статей було в містах Івано-Франківськ, Львів та Одеса. Причому ситуація в перших двох містах є значно кращою, ніж в Одесі, особливо у старшій віковій групі, де українська Південна Пальміра посіла лише 35 місце серед 45 можливих. Загалом збереження порівняно відносної збалансованості статей до 60-річного віку — це ознака демографічної та економічної сприятливості умов життя, найкращі показники мають міста Тернопіль, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський і Хмельницький, що відповідає і регіональній тенденції за цим показником. Пояснюється це відмінностями природного відтворення, а у найбільших містах — особливостями міграції населення. Водночас важливими є і молодші вікові групи, насамперед з огляду на шлюбну ситуацію і природний рух населення. Слід констатувати той факт, що серед жителів великих міст України кількісна перевага жінок настає задовго до 16 років, тобто вже у молодшій віковій групі, що відрізняється від ситуації стосовно міського населення в цілому, а тим більше від ситуації у сільській місцевості.

**Економічна активність і працездатність.** Важливим фактором економічного і соціального розвитку великих міст є співвідношення між основними віковими групами населення — допрацездатного, працездатного і старшого за працездатний вік, а також розрахунки індексів «молодості» (частки населення молодше 35 років) і середнього віку мешканців міст. Аналіз вікової структури населення великих міст України показує суттєве демографічне навантаження працездатних особами пенсійного віку у містах Маріуполь, Бердянськ і Нікополь. Ці міста демонструють низьку частку дітей в загальній кількості мешканців, хоча за цим показником серед великих міст України своєрідними «лідерами» є Харків, Луганськ і Донецьк, де частка дітей (до 16 років) у населенні не перевищує 12 % за середнього значення для великих міст України у 13,8 %.

Згідно з даними щодо середнього віку жителів великих міст (рис. 2.2), рівень коливання показників значний — від 35,77 до 41,86 років за середнього його рівня містах понад 39 років. Це доволі солідний вік, який означає відчутне постаріння населення. Причому спостерігається така тенденція у містах зі значним переважанням жінок — середній вік населення порівняно високий через більшу тривалість життя жіночого населення.

«Молодих» великих міст (із середнім віком населення менш як 35 років) в Україні немає. У групі відносно молодих міст (до 38 років) відсутній жоден 100-тисячник зі Сходу України. Взагалі тенденція зростання віку у великих містах Україні пролягає у напрямку із Заходу на Схід (рис. 2.2).

До групи міст із середнім віком населення, який перевищує 40 років, входить 15 великих міст, розташованих переважно на Сході (найстаріше місто України — Бердянськ — на 1000 жителів там припадає всього 392 мешканці до 35 років) і Півдні (м. Керч) країни. На формування вікової структури населення у великих містах впливають фактори передусім вищого рівня народжуваності на Заході, а також — міграції населення. У 2009 р. найбільша частка економічно активного населення припадала на такі міста, як Донецьк, Кам'янець-Подільський, Рівне, Суми, Черкаси, найменша — Горлівка і Слов'янськ.

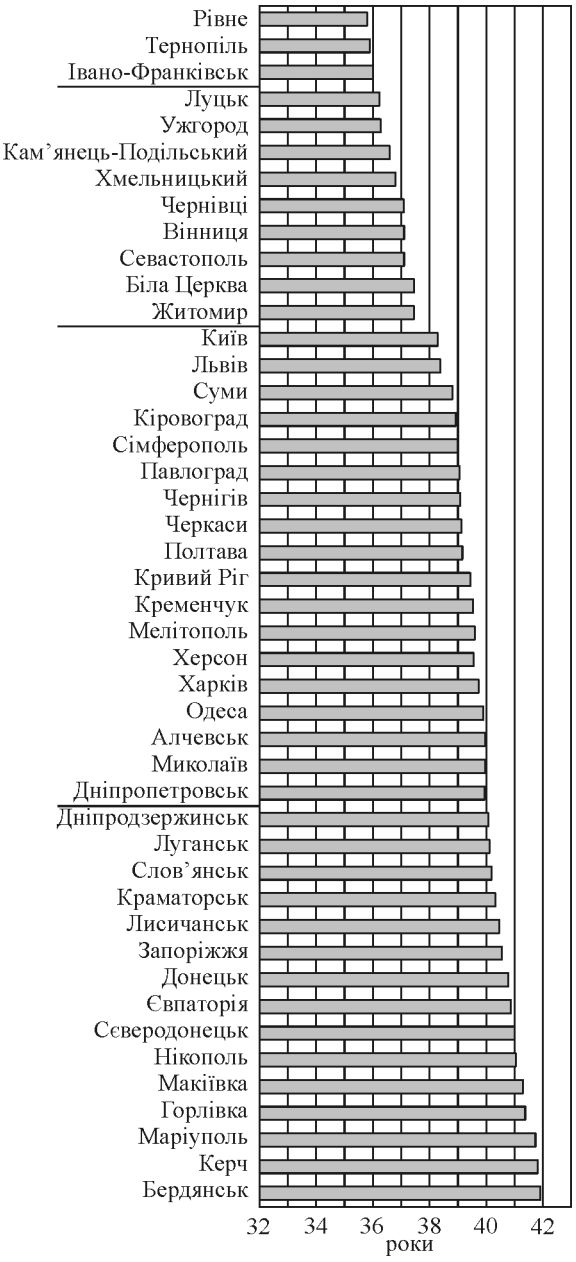



**Рис. 2.2.** Середній вік мешканців великих міст України, 2009 р. (за даними Державної служби статистики України)

Отже, формування демографічного потенціалу населення великих міст має власні тенденції, пов'язані зі специфікою процесу відтворення населення конкретних регіонів України. За загальним індексом демографічного потенціалу великі міста розподілено так: а) група з високим індексом — Київ, Львів, Івано-Франківськ, Одеса, Вінниця, Чернівці, Хмельницький, Харків і Рівне; наявність міст-мільйонників зумовлена переважно їх людністю і, значно меншою мірою, сприятливістю статево-вікової структури та процесами природного відтворення населення; наявність західних великих міст свідчить про сприятливість демографічних тенденцій їх розвитку; б) група міст з низьким демографічним потенціалом — в основному східні великі міста, насамперед м. Нікополь — у 2009 р. стався найбільший відтік населення та інтенсивне природне його зменшення.

Слід звернути увагу і на окремі групи великих міст — прослідковується певна залежність середнього індексу демографічного потенціалу від людності міста (рис. 2.3). Міста з кількістю населення від 100 до 250 тис. осіб у середньому мають найгірший показник. Пояснюється це тим, що ця група великих міст чітко розподіляється на міста Західної України і міста решти регіонів, при цьому останніх більше і вони за негативними показниками нівелюють непогані показники перших. Дещо вищі показники мають групи міст з кількістю населення понад 250—500 тис. і 500—1000 тис. осіб. Найкращою є група міст-мільйонників, представники якої однозначно переважають решту міст за середнім індексом демографічного потенціалу.

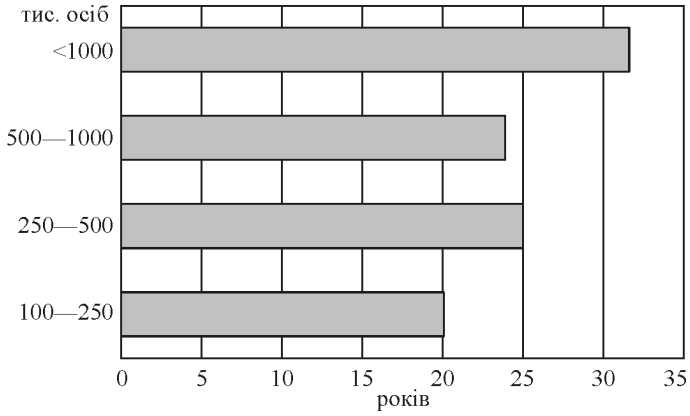



**Рис. 2.3.** Середній індекс демографічного потенціалу за групами великих міст

Для візуального відображення загального індексу демографічного потенціалу великих міст, розрахованого на основі статистичних даних, ми побудували карту полів демографічного потенціалу (рис. 2.4, див. вклейку), що відрізняється від потенціалів розселення населення. Ця модель уособлює потенціал демографічної сприятливості (несприятливості) великих міст. Для побудови карти використано метод інтерполяції точкових значень (індексів демографічного потенціалу) в суцільний растр. При цьому кореспонденція між двома великими містами тим більша, чим вищим є їх індекс демографічного потенціалу і меншою відстань між ними.

Фактично запропонована картосхема є умовним виразом того, що демографічну «енергетику» території (України) значною мірою формує загальна «карма» її великих міст. Чим більш знаковими і характерними для тієї чи іншої місцевості є демографічні процеси, тим суттєвіше вони впливають на загальний демографічний фон.

## 2.1.2. Основні складові умов життя населення

### 2.1.2.1. Індекс економічної сприятливості

Економічна складова умов життя населення у великих містах розкривається через показники, які відображують економічні передумови життєдіяльності населення і розвитку соціальної сфери, а також можливості «задовольнити апетит» жителів великого міста, особливості створення стабільної «економічної аури».

Дослідження міст потребують значної кількості економічних показників, більшість з яких одночасно застосовують і для аналізу рівнів економічного розвитку або конкурентоздатності міста, якщо увагу зосереджено на економічній ефективності використання людських, виробничих і фінансових ресурсів у контексті регіональної чи міжнародної конкуренції. Враховуючи це, розглянемо сфери і процеси, які в економічному аспекті впливають на формування умов життя населення або від стану яких залежить розвиток населення і соціальної сфери. Тому до інтегрального індексу економічної сприятливості фор-

мування умов життя населення великих міст України входять п'ять основних його складових:

• індекс виробничого потенціалу, який через обсяг реалізованої промислової продукції відображує промислову активність у місті, а через кількість суб'єктів господарської діяльності характеризує число економічних акторів на ринку;

• індекс розвитку малого підприємництва — важливий економічний чинник розвитку міст у XXI ст. і в умовах перехідного періоду — чинник збалансування попиту і пропозиції на ринку праці, індикатор сприятливості ділового середовища;

• індекс експортно-імпортного потенціалу, який є результатом синтезу чотирьох показників (експорту та імпорту товарів та, відповідно, послуг, які припадають на одного мешканця у місті) і вказує на економічну відкритість і потужність міста, ступінь його включеності до міжнародного поділу праці, рівень залежності економіки міста від зовнішньої торгівлі, що сприяє формуванню відповідної зайнятості населення, соціальних та економічних перспектив;

• індекс інвестиційної привабливості, який свідчить про рівень надходження коштів у місто і вкладень в основні фонди та, відповідно, перспективи розвитку соціальної сфери і забезпечення мешканців, розрахований на основі двох показників (обсягу інвестицій в основний капітал та обсягу прямих іноземних інвестицій);

• індекс доходів бюджету і населення, який об'єднує два показники — доходи бюджетів міст, як безпосереднє відображення їх фінансової забезпеченості в цілому, і рівень середньомісячної заробітної плати, який відбиває середні особисті доходи населення великих міст.

**Виробничий потенціал.** Наявність факторів виробництва, кількість зареєстрованих юридичних осіб (підприємств), як і рівень індустріалізації міст, репрезентовані за допомогою відповідного інтегрального індексу, свідчать про найвище положення і однозначне лідерство столиці України — Києва, який увійшов до групи із *дуже високим* індексом. До групи із *високими* індексами увійшли 9 міст — потужні регіональні центри — Дніпропетровськ, Донецьк, Луганськ, Запоріжжя, Черкаси, Миколаїв, Сімферополь, Кременчук і Херсон. *Середніми* значеннями характеризуються 19 міст, серед яких 10 є представниками старопромислових регіонів (Запорізької, Донецької, Дніпропетровської та Луганської областей), що, в свою чергу, пояснюється великими обсягами реалізованої промислової продукції в цих регіонах. До зазначеної групи потрапило і м. Харків.

До групи з *низькими* індексами увійшло 12 міст; серед них на півночі країни — Луцьк, Рівне, Житомир, Чернігів, на заході і півдні — Чернівці, Вінниця, Тернопіль, Хмельницький, Євпаторія. Ці міста є промислово «слабшими» на фоні інших великих міст України. Найнижчі індекси виробничого потенціалу мають Керч, Мелітополь, Біла Церква та Кам'янець-Подільський, промисловість яких характеризується низькими обсягами реалізованої на душу населення продукції і кількістю об'єктів ЄДРПОУ на 1000 осіб.

Індекс локалізації обсягів реалізованої промислової продукції у великих містах щодо зосередження в них населення становить у середньому по Украї-

ні 1,50. Це свідчить про вищий за середній рівень індустріалізації великих міст країни загалом.

Регіональний індекс локалізації обсягів реалізації промислової продукції у великих містах коливається від 0,92 у Харківській до 2,30 у Луганській обл. (рис. 2.5, див. вклейку). Він означає, що частка, наприклад, населення Харкова, як єдиного і потужного великого міста в Харківській обл., в 2,3 раза вища за частку цього ж міста в обсягах реалізованої промислової продукції регіону. Отже, промисловість у Харківській обл. зосереджена і у менших центрах, що позначається на екологічній ситуації та інших складових формування там умов життєдіяльності населення. Натомість у Луганській обл. промислова діяльність зосереджена якраз у великих містах (з максимумом у м. Алчевськ, його питома вага у реалізації промислової продукції в 5,6 раза більша за питому вагу міста у населенні регіону). Саме у цій області промислова діяльність визначає особливості формування ринку праці, доходи і зайнятість населення у великих містах. І в цьому відміна Луганської обл. від суміжної Донецької, де, за винятком Маріуполя, рівень «індустріалізованості» великих міст знаходиться на рівні середньообласного. Майже вдвічі більшим є питомий внесок міст Черкаси і Чернівці у промисловість своїх регіонів порівняно з часткою населення. Київ з його диверсифікованою економікою має коефіцієнт локалізації промисловості всього 1,27, що означає не набагато більший рівень концентрації промисловості у ньому порівняно із середнім рівнем по Київській обл.

**Мале підприємництво.** Роль малого підприємництва полягає не тільки у тому, що воно є одним з найважливіших дійових факторів економічного розвитку великих міст. Його важливою функцією є сприяння соціальній стабільності суспільства. Малий бізнес відкриває нові можливості зайнятості населення, надає простір вільному вибору шляхів і методів роботи та забезпечення добробуту населення. Розвиток малого підприємництва стимулює ділову активність і становлення середнього класу, запобігає маргіналізації населення та поширенню утримувальницької психології.

Характеризуючи розвиток малого підприємництва у великих містах, слід вкотре зазначити, що Україна як держава є сукупністю гетерогенних територій, які характеризуються різною структурою економіки, що накладає відбиток на рівень розвитку малих підприємств у великих містах (рис. 2.6).

Водночас у 2009 р. загальноукраїнські показники розвитку малого бізнесу у великих містах були такими: у середньому на малих підприємствах було реалізовано 20,8 % продукції (в країні — 16,7 %) і зайнято приблизно 9 % працездатного населення (в країні — 7,5 %). За кількістю малих підприємств у розрахунку на населення лідерами були Київ, Сімферополь і Ужгород. Значно відставали за цим показником східні міста.

В індексі розвитку малого підприємництва на першому місці (з *найвищим* значенням індексу) опинилося лише одне місто — Сімферополь, де були найбільша кількість малих підприємств і висока зайнятість у малому бізнесі. Цікаво, що до групи із *високими* індексами потрапило 11 міст, причому на другій позиції у загальному рейтингу опинився Ужгород. Групу із *середніми показниками* представляють 18 міст (20—30 балів). До цієї групи увійшли потужні за людністю міста — Харків, Донецьк, Запоріжжя та Миколаїв. До

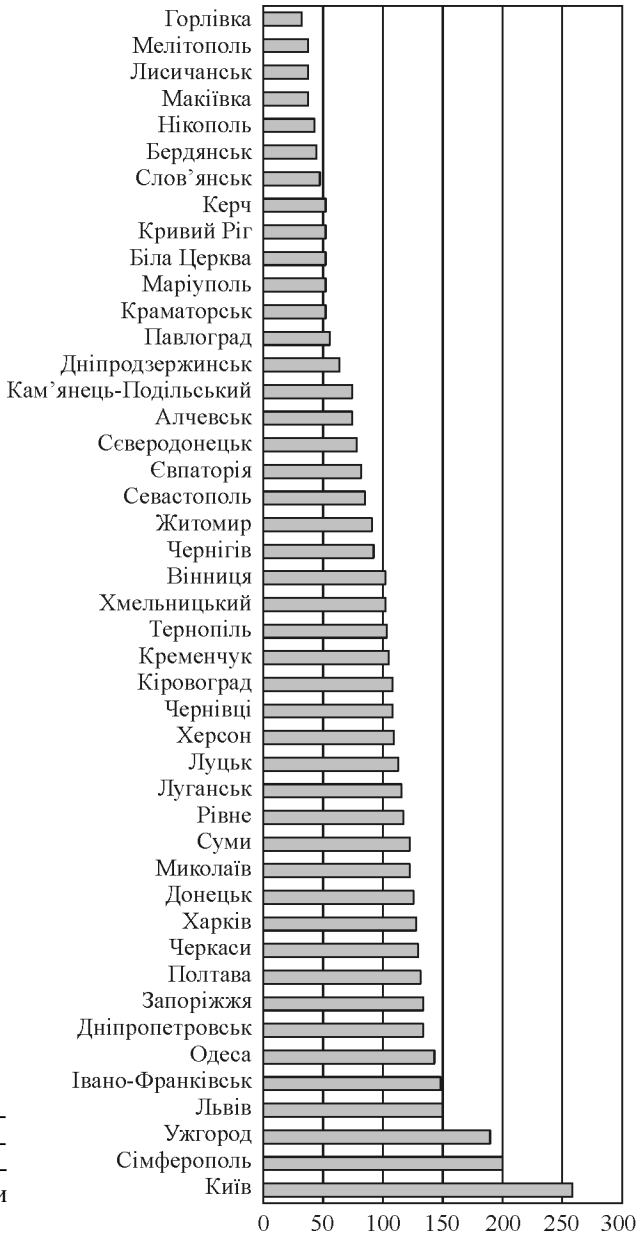



**Рис. 2.6.** Кількість малих підприємств на 10 тис. населення у великих містах України, 2009 р. (за даними Державної служби статистики України)

групи із *низьким* індексом розвитку малого підприємництва зараховано 8 міст, в основному із старопромислових регіонів України. Групу із *дуже низькими* індексами складають виключно міста із старопромислових регіонів: Дніпродзержинськ, Кривий Ріг, Нікополь, Горлівка, Макіївка, Маріуполь і Лисичанськ. Така загальна картина дає змогу констатувати той факт, що більшість промислових міст, економіка яких побудована на роботі великих підприємств з

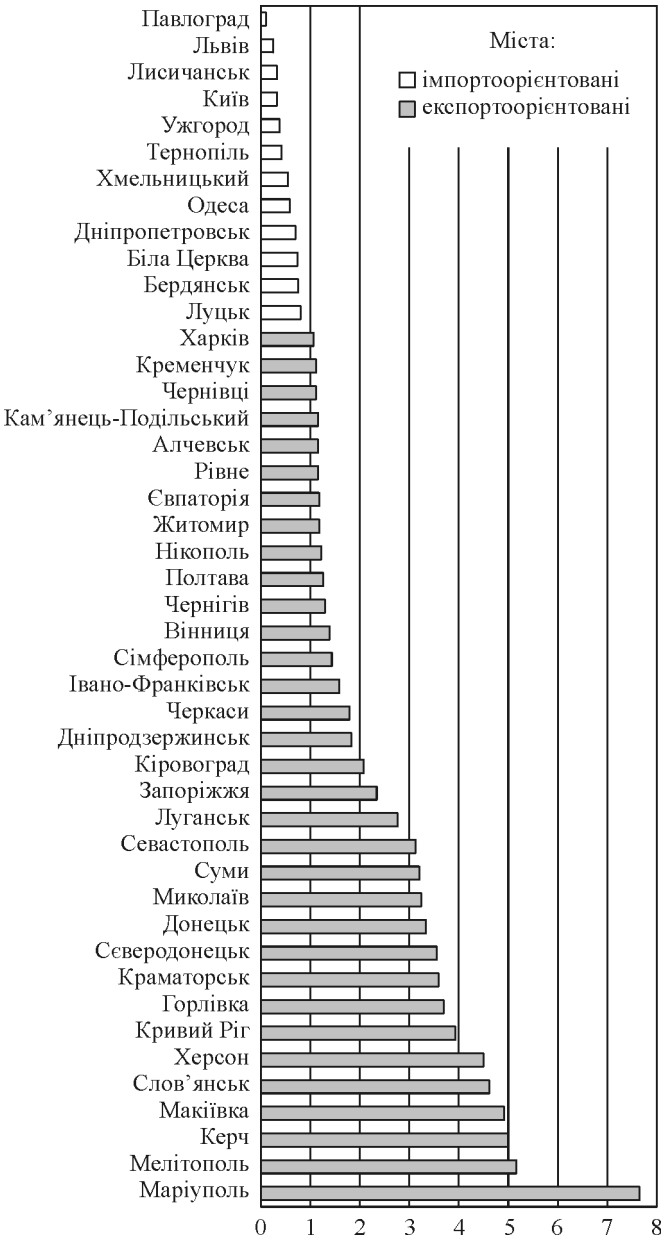



**Рис. 2.7.** Співвідношення вартості експорту та імпорту товарів (разів) у великих містах, 2009 р. (за даними Державної служби статистики України)

великою кількістю працівників, мають доволі низькі показники розвитку малого підприємництва. Це є однією з проблем розвитку зазначеного типу міст, адже гнучкість економіки і стабільність ринку праці більшою мірою визначається рівнем розвитку саме малого бізнесу.

**Експортно-імпортний потенціал й активність.** Цей індекс потрібний і у дослідженні умов життя населення, оскільки характеризує важливий елемент

розвитку міст й забезпечення грошових надходжень до їх бюджетів — «купівлю-продаж» як товарів, так і послуг за межі країни. Принцип «виживання міста» якраз і полягає у виробництві певних видів продукції (але далеко не всіх), завдяки її експортуванню місто може отримати інші товари і послуги, без яких неможлива його нормальна життєдіяльність. Виходячи з цього увагу зосереджено на обох елементах зовнішньої торгівлі (експорті та імпорті), найвищу оцінку отримували міста, які є найбільшими експортерами, і міста, які є найбільшими імпортерами. Так, за співвідношенням експорт/імпорт товарів більшість великих міст України у 2009 р. були експортоорієнтованими, лише третя частина міст потрапила у групу імпортозалежних, зокрема столиця (рис. 2.7; 2.8, *а*, див. вклейку). Особливо великою часткою експорту характеризується м. Маріуполь.

Агрегуючи в інтегральний індекс загальні обсяги експорту та імпорту товарів і послуг, слід відзначити цілком логічну позицію Києва, який займає перше місце і є єдиним представником у групі із дуже високим експортно-імпортним потенціалом. До групи із високими індексами увійшло 12 міст, які, в свою чергу, чітко розділено на дві групи.

Перша група включає потужних за людністю представників, міста з населенням понад 500 тис. осіб (Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Миколаїв, Одеса, Харків), винятком є м. Львів, яке належить до нижчої за значенням групи; друга група поєднує промислові міста, які мають потужне виробництво, здебільшого товарів, і водночас потребують зворотних залучень у вигляді товарів і послуг (Нікополь, Маріуполь, Алчевськ, Лисичанськ, Кременчук та Суми). Група із *середніми* показниками складається з 13 міст, у ній виділено дві підгрупи: міста — обласні центри (Вінниця, Луцьк, Рівне, Ужгород, Черкаси, Кіровоград, Полтава) і міста промислового спрямування (Кривий Ріг, Краматорськ, Сєвєродонецьк). Найчисленнішою за представництвом є група з *низькими* показниками — 15 великих міст. Загальна ситуація у цій групі має подібні риси поділу на дві підгрупи міст, але вже з доволі вагомими винятками, якими є міста Сімферополь і Севастополь. Потужним у цій групі є Західний регіон країни — міста Івано-Франківськ, Тернопіль, Хмельницький, Кам'янець-Подільський та Чернівці. Група з *дуже низькими* показниками включає чотири міста: Євпаторію, Слов'янськ, Мелітополь та Чернігів. Останнє місто характеризується стабільно низькою кількістю балів, набраних за всіма чотирма показниками.

**Інвестиційна привабливість.** Інвестиційна привабливість великих міст є дуже різною — це стосується як надходження іноземних інвестицій, так й інвестиційних вкладень в основний капітал. Останній показник очевидно корелює із розмірами міст — у містах мільйонерах він набагато вищий (рис. 2.9).

*Дуже високі* показники за інтенсивністю інвестиційної діяльності загалом мають 3 міста: якщо позиції Києва і Дніпропетровська, як мільйонників, є зрозумілими і очікуваними, то висока позиція м. Алчевськ засвідчує високий рівень інвестиційної активності у містах з «живими» промисловими підприємствами. Зауважимо, що 8 міст належать до групи із *високими* показниками, серед яких такі регіональні центри, як Донецьк, Львів, Харків, Одеса, Сімферополь і Запоріжжя. Привабливі для інвестицій в основний капітал та особливо іноземних надходжень промислові міста Кривий Ріг і Нікополь. Най-

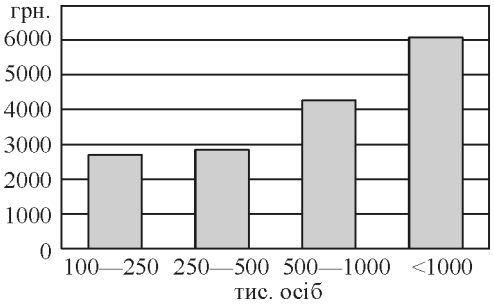



**Рис. 2.9.** Інвестиції в основний капітал на 1 особу, в середньому за категоріями великих міст, 2009 р. (за даними Державної служби статистики України)

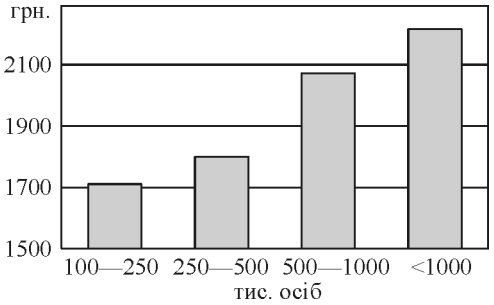



**Рис. 2.10.** Середні зарплати населення за категоріями великих міст, 2009 р. (за даними Державної служби статистики України)

більш репрезентативною є група із середніми індексами — до неї потрапило 18 міст, відповідно, виявити певні особливості її формування дуже важко. До групи із *низькими* балами увійшло 8 міст, серед них Чернівці та Тернопіль, екс-промислові гіганти Луганськ, Краматорськ і Павлоград, а також курорт Євпаторія. Нелогічними щодо низьких рівнів інвестування є позиції великих міст, екологічно сприятливих за умовами і таких, що характеризуються культурно-духовними і туристичними функціями. Зокрема, такі міста, як Керч, Мелітополь, Бердянськ, Кам'янець-Подільський та Чернігів, належать до групи міст з *дуже низькою* інвестиційною привабливістю. До цієї групи входять міста Горлівка, Краматорськ, а також Біла Церква.

Загалом, інвестиційно привабливими є міста, які виконують потужні промислові функції, або найбільші багатофункціональні міста. На жаль, малопомітними для інвесторів залишаються монофункціональні міста та, як не дивно, міста із потужним культурним і туристичним потенціалом.

**Доходи бюджету і населення.** Про сприятливість соціально-економічних умов розвитку міст яскраво свідчать показники доходів до міських бюджетів на 1 особу, а також показники середніх зарплат їх мешканців, які характеризують рівень життя населення. У великих містах останні показники в Україні зростають разом зі збільшенням міста (рис. 2.10).

Загалом слід зауважити, що найкращі позиції за доходами населення мають розвинені промислові міста. У більшості міст Правобережної України рівень середніх зарплат суттєво нижчий. Київ та Алчевськ крім порівняно високих інвестиційних надходжень характеризуються найкращими показниками надходжень до бюджетів цих міст, а також середніми зарплатами жителів. До групи з *дуже високими* показниками потрапили також Донецьк і Кривий Ріг. До групи з *високими* показниками входять 9 міст, серед яких Львів, Дніпропетровськ і Запоріжжя; Сімферополь і Севастополь; промислові Лисичанськ, Дніпродзержинськ, Краматорськ і Слов'янськ, які виділяються високими надходженнями до бюджету. Тринадцять міст є представниками групи із *середніми* показниками — у цій групі домінують промислові міста.

До групи з *низькими* показниками належать 14 міст, як мільйонники (Одеса і Харків), так і правобережні міста Луцьк, Рівне, Ужгород, Вінниця,

Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Тернопіль, Житомир, Кіровоград, а також промислові центри Луганськ, Павлоград і Горлівка. Група з *дуже низькими* показниками включає чотири великі міста, які відомі своїми низькими позиціями за інвестиційною привабливістю: Мелітополь, Бердянськ, Біла Церква і Чернігів.

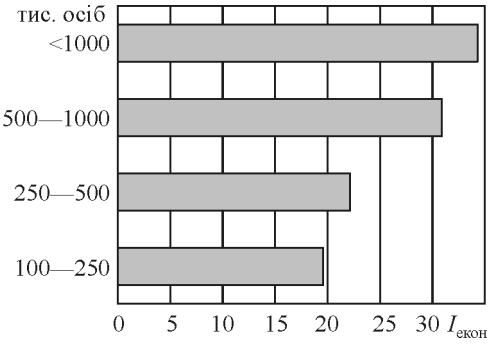



**Рис. 2.11.** Середній індекс економічної сприятливості формування умов життя за групами великих міст

Проаналізувавши загальний індекс економічної сприятливості формування умов життя населення, можна наголосити на тому, що економічний потенціал як база розвитку соціальної сфери особливо потужний у найбільших містах — прикладом можуть слугувати Київ, Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Одеса. Доводиться констатувати, що економічно більш розвиненими та інвестиційно привабливими в Україні залишаються міста із виразною промисловою активністю, а низькими показниками економічного розвитку при цьому характеризуються міста із згасаючою промисловістю на сході або західні великі міста. У цілому економічна активність міст (як і зарплати) зростає разом з їх людністю (рис. 2.11).

На рис. 2.12а (див. вклейку) показано поля економічної сприятливості (несприятливості) щодо формування умов життя населення великих міст. Позитивні «імпульси» від економіки в бік соціальної сфери і населення надходять на заході від Львова і Ужгорода, на сході — від Донецька та Алчевська, а також від столиці і всіх найбільших міст Центру і Півдня України. Проте ці поля перериваються зонами відносної несприятливості (міста Чернігів, Біла Церква, Кам'янець-Подільський, Мелітополь, Горлівка та ін.).

### 2.1.2.2. Індекс розвитку соціальної сфери

Соціальна сфера життя населення на сьогодні є однією із найважливіших складових, яка формує умови життя у великому місті, адже в ній створюється і відтворюється головний ресурс суспільства — людський капітал. Соціальна сфера великих міст охоплює дуже різні компоненти і процеси, види діяльності та об'єкти, які з часом дедалі більше урізноманітнюються й ускладнюються, але безпосередньо пов'язані із забезпеченням життєдіяльності суспільства, задоволенням його потреб та інтересів.

На нашу думку, соціальну сферу слід досліджувати виходячи з аналізу найважливіших функціональних підсистем, які формують якісні й кількісні параметри життєзабезпечення у містах, користуючись наявною для цього статистикою. Як зазначено у розділі 1 (див. рис. 1.22), інтегральний індекс стану соціальної сфери життєзабезпечення населення великих міст обчислюють на основі семи основних складових:

• індекс споживання товарів і послуг населенням великих міст — характеризує, з одного боку, рівень життя населення, з іншого — можливість великого міста надавати його мешканцям певну кількість товарів і послуг;

• індекс житлової забезпеченості — результат синтезу двох показників (обсягів введення житла за рік спостереження і середньої забезпеченості населення житлом);

• індекс благоустрою житла і стану ЖКГ — характеризує обладнання житла інженерними комунікаціями та їх стан;

• індекс інфраструктури освіти — вказує на забезпеченість населення відповідних категорій і загальну забезпеченість населення великих міст загальноосвітніми закладами;

• індекс стану сфери охорони здоров'я — характеризує забезпеченість великих міст медичною інфраструктурою і медичним персоналом;

• індекс стану здоров'я населення — через показники смертності від різних хвороб і дитячої смертності формує уявлення про стан здоров'я населення великих міст;

• індекс стану на ринку праці — містить п'ять показників, які прямо і опосередковано характеризують стан на ринку праці — плинність кадрів, стан із заборгованістю виплат і умови праці.

Останні два індекси є опосередкованими результуючими показниками рівня розвитку соціальної сфери життєзабезпечення населення великих міст, оскільки вони певним чином відбивають реакцію соціуму на соціально-побутову облаштованість життя і загальну комфортність умов.

**Споживання товарів і послуг.** Люди підтримують своє благополуччя за рахунок обміну речовиною і енергією із навколишнім середовищем, не тільки споживаючи продукти харчування, а й використовуючи багато непродовольчих товарів. Населення, яке має більший дохід, може використати для підтримки свого існування більше ресурсів «зовнішнього середовища». Відповідно, рівень споживання можна розглядати як характеристику більшої чи меншої «матеріальної» стійкості соціуму великих міст, а також як показник можливостей і пропозицій, які надають населенню ті чи інші міста.

За вказаним індексом до групи з дуже високими показниками увійшли 4 міста — Київ, Львів, Дніпропетровськ і Сімферополь. Групу з високими індексами відкривають і закривають 2 східні міста — Донецьк і Луганськ. Крім них до цієї групи належать ще 10 великих міст, серед яких меншу частину складають західні міста (Ужгород, Івано-Франківськ, Чернівці, Рівне), а більшу — центральні й південні (Житомир, Миколаїв, Одеса, Полтава, Харків, Херсон). Середніми показниками відзначено 12 міст, «шальки терезів» у цьому випадку — на містах Лівобережної України, із західних міст — Хмельницький, Тернопіль і Луцьк, із південних — Євпаторія і Севастополь. Переважання міст із Лівобережної України також помітне у групі 9 міст із низькими показниками споживання товарів і послуг, 3 міста (Вінниця, Кривий Ріг і Кам'янець-Подільський) є представниками Правобережжя України, одне (Керч) розташоване на півдні країни. До групи з дуже низькими показниками споживання товарів і послуг потрапили решта східноукраїнських старопромислових центрів і Біла Церква, але навряд чи цей факт можна розгляда-

ти як позитивний, адже він сигналізує про суттєве відставання рівня споживання товарів і послуг населенням цих міст.

Індекс локалізації обсягу реалізованих послуг у великих містах щодо зосередження в них населення становить в середньому для України 1,70. Отже, частка великих міст у реалізації послуг у регіоні в 1,7 раза вища за частку цих поселень у населенні України, що є об'єктивним фактом не лише для нашої країни. Тенденція зосередження сфери послуг у великих містах є світовим процесом.

Регіональний індекс локалізації обсягу реалізованих послуг у великих містах варіює від 0,34 в Одеській обл. до 4,20 у Житомирській (див. рис. 2.5, *б*). Лідерами у своїх регіонах за обсягом зосередження реалізації послуг є Житомир, Івано-Франківськ і Луганськ (індекси локалізації відповідно 4,20; 3,94 і 3,23). Найменший регіональний індекс локалізації послуг у своєму регіоні має Біла Церква, що пояснюється величезними обсягами реалізації послуг у розташованому поруч Києві.

**Забезпеченість житлом.** Створення гідних умов життя у першу чергу пов'язане з наявністю комфортного житла. Поліпшення житлових умов залежить від працездатності населення, його соціального здоров'я, продуктивнішого використання позаробочого часу, шлюбної й демографічної ситуації і низки інших процесів, які визначають якість життя міського населення. Значення житлового фактора зростає і тому, що останнім часом міське житло все більше використовують як тимчасове або постійне місце для виконання великою частиною населення своїх професійних обов'язків (як наслідок розвитку малого підприємництва, недешевої оренди офісних приміщень у містах, наявної можливості віддаленої (дистанційної) праці і передачі її результатів за допомогою Інтернет тощо).

Групи великих міст з найвищими індексами забезпеченості житлом, які б відповідали найвищим показникам середньої забезпеченості житловою площею і найбільшим показникам введення житла в експлуатацію, в 2009 р. в Україні не сформувалися. Високим індексом характеризуються відразу сім міст, серед яких першість дісталась Полтаві, Сімферополю і Тернополю. До цієї групи увійшли Севастополь, Івано-Франківськ, Херсон і столиця України. У 2009 р. забезпеченість житловою площею у цій групі міст становила від 29,8 м$^2$ у Полтаві до 20,1 м$^2$ на 1 особу в Івано-Франківську. Втім за показниками обсягів уведеного житла лідерами були виключно західні центри: Івано-Франківськ, Хмельницький, Тернопіль, Кам'янець-Подільський, що значно підняло ці міста в рейтингу житлової забезпеченості.

Друга група із середніми індексами виявилася дуже потужною — налічує 24 міста. Вона включає насамперед міста Сходу і Центру України, лише Ужгород, Хмельницький, Кам'янець-Подільський і Чернівці є винятком. Величезна кількість міст в одній групі свідчить про те, що ситуація із забезпеченістю житлом в Україні в розрізі великих міст є дуже подібною. Дванадцять міст потрапили до групи із низькими показниками, серед них Львів, Запоріжжя, Дніпропетровськ, Луцьк, Житомир і Вінниця. Саме Вінниця належить до найменш забезпечених житловою площею великих міст. Найнижчі показники за загальним індексом житлової забезпеченості у 2009 р. мали міста Макіївка

та Луганськ: таке їх положення відзначено передусім низькими обсягами введеного у 2009 р. житла.

**Благоустрій житла і стан ЖКГ.** Населення великих міст України володіє житлом, яке в середньому має вищий ступінь благоустрою порівняно з житловим фондом решти видів поселень. Наявність необхідних елементів благоустрою — одна з умов створення відповідного психологічного клімату та ознака фізичного комфорту міського населення. Регіональна диференціація за рівнем комунального обслуговування міського населення в Україні є значною, особливо за такими компонентами, як центральне опалення, водопровід і каналізація. При порівнянні житлово-комунальної інфраструктури великих міст було враховано також стан водокористування в цій сфері, адже споживання і втрати води під час транспортування є показниками розвиненості галузі та стану комунікацій (рис. 2.8, *б*, *в*, див. вклейку).

Сектор водопостачання та водовідведення в радянські часи був майже на 100 % на дотаціях держави, що мало свої плюси і мінуси. Як результат широкого капітального будівництва, у 1960—1970-ті роки ситуація із водозабезпеченням міст значно поліпшилася, однак і на сьогодні загальне забезпечення великих міст України водопостачанням офіційна статистика оцінює на рівні 90,3 %, водовідведенням (каналізацією) — на рівні 89,5, а гарячим водопостачанням — на рівні 73,4 %.

Стан водопровідних комунікацій в містах визначають і через такий показник, як втрати води під час транспортування у сфері ЖКГ. Середні обсяги втрат води становлять 47 $м^3$ на 1 особу у великих містах. У 19 з них втрати значно більші, особливо у східноукраїнських містах — Дніпропетровську і Луганську. Найгірший стан — у містах Горлівка, Алчевськ, Макіївка.

Загалом група з високими показниками індексу благоустрою житла і стану ЖКГ представлена 10 містами. Лідерами є Чернігів, Тернопіль і Київ. До цієї групи належать Євпаторія, Кривий Ріг, Запоріжжя, Полтава, Кременчук, Рівне, Черкаси. Середні показники мають 19 великих міст, причому з різними групами людності. Низькі бали отримали 14 міст, серед них Дніпропетровськ і Донецьк, які, незважаючи на свій статус, відзначаються порівняно низькими показниками обладнання житла водопостачанням, каналізацією, опаленням і газом. Групу з найнижчими показниками сформували два міста — Макіївка і Лисичанськ, ситуація в яких незадовільна як за облаштованістю «міськими» зручностями, так і за станом самих мереж.

Слід зазначити, що як в останні роки радянського періоду, так і нині в багатьох містах України, особливо індустріальних східних, спостерігаються певні дефіцити розвитку соціальної сфери і забезпеченості населення соціальною інфраструктурою. Люди, які мешкали в містах, де соціальна інфраструктура довгий час утримувалася насамперед за рахунок певних галузевих міністерств, уже декілька десятиліть є заручниками ситуації, для якої спочатку було характерно розв'язання соціальних проблем через призму відомчих інтересів, а на сьогодні — уповільнення діяльності у соціальній сфері загалом, стагнація розвитку соціальної інфраструктури і дуже малі кроки щодо її модернізації. Падіння обсягів виробництва, зміна форм власності, економічна криза автоматично зменшують матеріальні можливості реалізації будь-яких соціальних проектів.

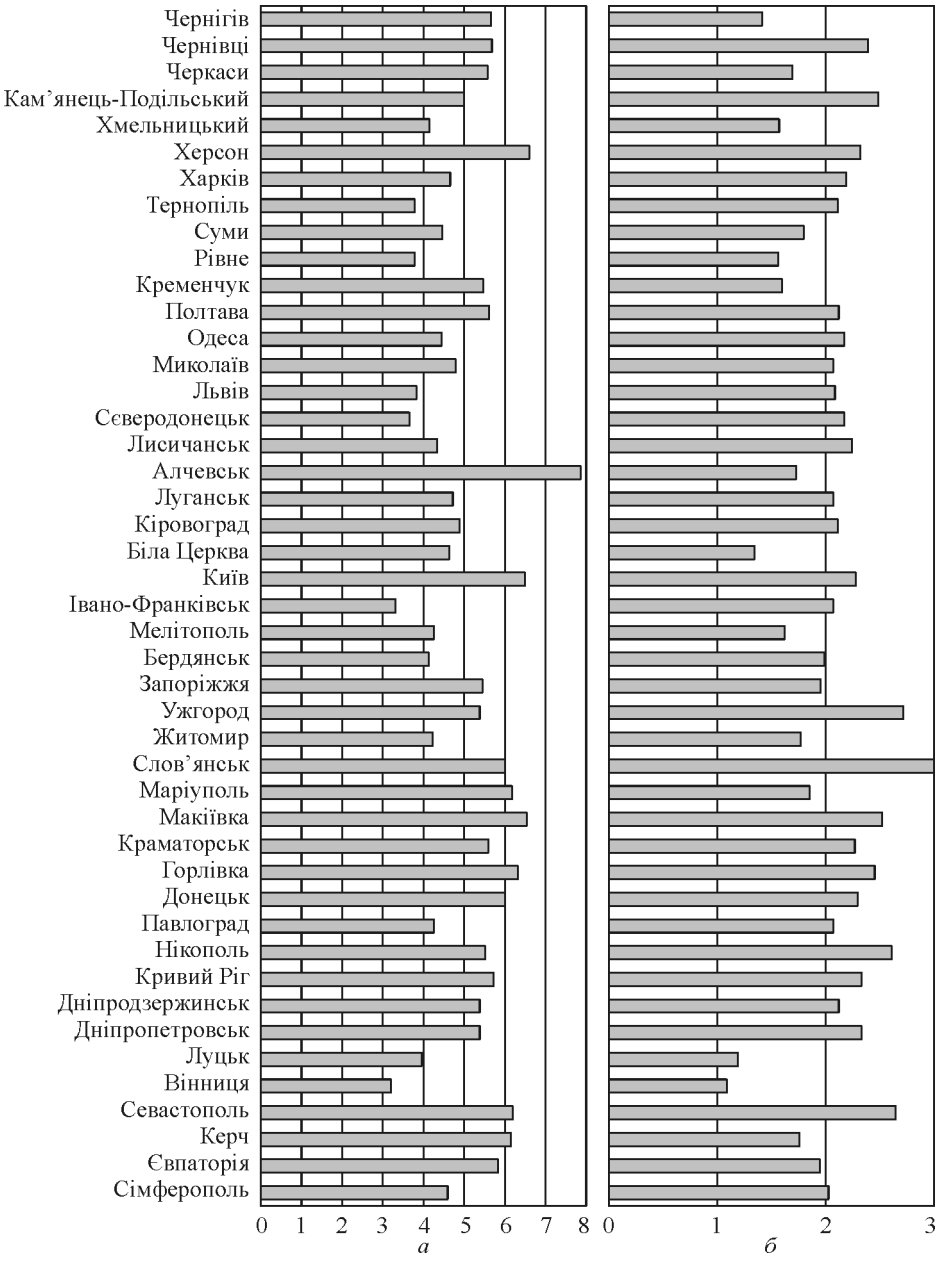
**Інфраструктура освіти.** Освіта — це сфера діяльності та галузі, в якій громадяни вдосконалюють свої погляди на істину та формують взаємовідносини із суспільством (рис. 2.13).

Функціями інфраструктури освіти є передусім забезпечення загальноосвітньої і спеціальної професійної підготовки населення, що лежить в основі формування культури особистості, отримання у подальшому вищої освіти і підвищення рівня кваліфікації, духовного зростання тощо. Нижче проаналізовано базові структурні ланки інфраструктури освіти у великих містах, якими є заклади дошкільного виховання, загальноосвітні заклади і ВНЗ I—II категорій, тобто ті заклади, в яких відбуваються початкове формування і виховання майбутньої людини.

Лідером і єдиним містом у групі із найвищим індексом розвитку інфраструктури освіти виявилося м. Слов'янськ. У цьому місті високі показники забезпеченості не тільки школами, а й ВНЗ I—II категорій акредитації і дошкільними закладами. Група з високим індексом розвитку інфраструктури освіти складається з 9 міст, розташованих у різних частинах країни: це Київ, із західних міст — Ужгород, Чернівці і Кам'янець-Подільський, із східних — Донецьк, Горлівка, Макіївка, з південних — Херсон і Севастополь. Низькі індекси забезпеченості інфраструктурою освіти мають міста Вінниця, Луцьк, Павлоград, Маріуполь, Запоріжжя, Бердянськ, Мелітополь, Біла Церква, Сєвєродонецьк, Львів, Одеса, Кременчук, Рівне, Суми, Тернопіль. Решта 18 міст мають середні індекси забезпеченості загальноосвітньою інфраструктурою. Особливо низький рівень забезпеченості дитячими садками і школами у м. Хмельницький.

**Стан сфери охорони здоров'я.** Охорона здоров'я — галузь, що охоплює мережу лікарняних закладів, призначених зміцнювати здоров'я людей, збільшувати їх довголіття, задовольняти потреби у медичному обслуговуванні, надавати лікувально-профілактичну допомогу. Наш аналіз засвідчив територіальну неоднозначність територіальних системних зв'язків у забезпеченості населення медичними установами і персоналом. Закономірностей щодо забезпеченості населення лікарями, середнім медичним персоналом, лікарняними ліжками чи амбулаторно-поліклінічними закладами у відповідності до розмірів великих міст, як і будь-яких географічних особливостей забезпечення, встановлено не було. За нашими розрахунками, групу з найвищими індексами розвитку інфраструктури охорони здоров'я складають 5 міст: лідером є м. Чернівці, за ним слідують Івано-Франківськ, Рівне, Суми і Київ. Група з високими індексами об'єднує міста Краматорськ, Лисичанськ, Одесу, Черкаси, Чернігів. Середній рівень забезпеченості закладами і персоналом медиків мали міста Севастополь, Дніпропетровськ, Дніпродзержинськ, Кривий Ріг, Нікополь, Павлоград, Горлівка, Макіївка, Маріуполь, Ужгород, Кіровоград, Луганськ, Сєвєродонецьк, Тернопіль, Херсон, Хмельницький, Кам'янець-Подільський. Третя частина великих міст України характеризується низькими індексами забезпеченості установами і персоналом. На 2009 р. найнижчі індекси стану системи охорони здоров'я встановлено для міст Вінниця, Керч і Миколаїв. Останнє місто займає найнижчі місця майже за всіма показниками, взятими до уваги.

**Стан здоров'я населення.** Здоров'я мешканців міст України формується під впливом багатьох факторів. Аналіз медико-демографічних показників свід-




чить про стан соціальної сфери не менше, ніж рівень розвитку соціальної (медичної) інфраструктури. Оскільки великі міста у середньому, як і Україна в цілому, перебувають у стані зменшення природного приросту населення, актуальним залишається аналіз окремих складових відтворення населення як показників стану суспільного здоров'я. За допомогою синтезу окремих параметрів, що характеризують рівень смертності від різних видів хвороб дорослого

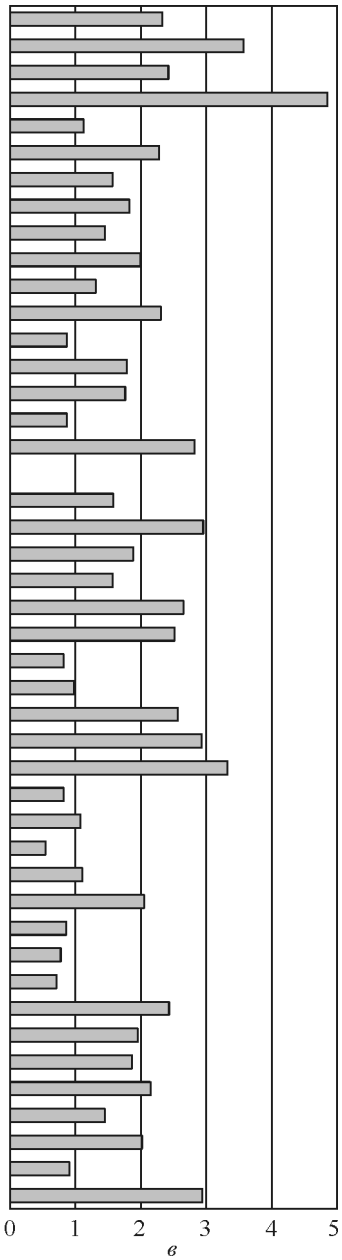



**Рис. 2.13.** Забезпеченість населення у великих містах за даними Державної служби статистики України, 2009 р.:
*а* — дитячими садками дітей у віці від 2 до 5 років на 1000 осіб; *б* — школами дітей у віці від 6 до 17 років на 1000 осіб; *в* — вищими навчальними закладами I—II рівня акредитації на 100 тис. осіб

і дитячого населення, ми розрахували індекс стану здоров'я соціуму великих міст для виявлення територій з різним його рівнем.

В еволюції смертності (у тому числі дитячої) населення великих міст України накопичилася інерція стагнації, яка породжена комплексом причин, що обмежують можливості боротьби за здоров'я в умовах екологічного і шумового забруднення, підвищеної стресогенності урбанізованого середовища, залишкового принципу розподілу ресурсів на потреби охорони здоров'я, непідготовленістю значної частини населення до раціональної самозбережувальної поведінки тощо.

Одним з найінформативніших показників стану здоров'я міського населення загалом є рівень дитячої смертності, який найтісніше пов'язаний з якістю харчування та медичного обслуговування населення, способом життя і санітарною культурою населення. Відмінності між великими містами України за цим показником становлять близько 3 разів: показник дитячої смертності коливається від 5,46 у Вінниці до 16,2 померлих дітей на 1000 населення в Івано-Франківську. Чіткої географічної залежності у зростанні дитячої смертності не виявлено: найбільший рівень зафіксовано, як це не дивно, в західних містах — Івано-Франківську та Хмельницькому. Однак вищими (за середній по великих містах України рівень у 9,3 померлих на 1000 населення) значеннями дитячої смертності характеризуються переважно східні промислові міста. Втім саме за показником дитячої смертності існує, хоч і не велика, але інша залежність: чим більшим є місто, тим менша дитяча смертність, що чітко пов'язано з кращим медичним і кваліфікованішим обслуговуванням населення (рис. 2.14).

Проте у зростанні індексу стану здоров'я географічна закономірність є помітнішою. Сформований на основі синтезу показників смертності від хвороб систем кровообігу, новоутворень, дихання і дитячої смертності індекс стану здоров'я населення найвище своє значення отримав у м. Тернопіль, де майже всі обрані показники смертності виявилися сприятливо низькими на фоні інших великих міст. До групи з високими індексами стану здоров'я по-

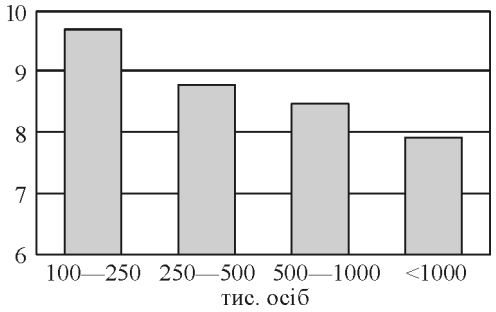



**Рис. 2.14.** Середній рівень дитячої смертності у великих містах різних категорій, 2009 р. (померло дітей віком до 1 року на 1000 населення) (за даними обласних центрів медичної статистики МОЗ України)

трапили в основному західні міста, окремі міста центру і півдня, включаючи столицю (Луцьк, Кам'янець-Подільський, Рівне, Вінниця, Київ, Керч, Львів, Івано-Франківськ, Чернівці, Біла Церква, Одеса, Полтава, Харків, Житомир). Низькими індексами характеризуються східні міста України, а також два південні — Севастополь і Євпаторія. Найнижчий індекс має м. Слов'янськ.

***Стан на ринку праці.*** Привабливість великих міст у сфері зайнятості визначається станом на ринку праці, який можна описати на основі багатьох показників, що мають характеризувати можливості міста щодо залучення працездатного населення на вільні робочі місця з більшими зарплатами, нормальних умов праці тощо. Тому в аналіз включено показники рівня зареєстрованого безробіття, кількості вивільнених працівників і потреби в них на 1000 населення, зменшення заборгованості у виплатах заробітної плати і показник травматизму як характеристик умов праці. Мусимо погодитися і з тим, що жодне місто не може бути «конкурентоспроможним» одночасно за всіма показниками на ринку праці — десь кращі умови праці, десь краща динаміка «боротьби» із заборгованістю виплат, а десь є об'єктивно більше пропозицій робочих місць.

Саме тому за інтегральним індексом стану на ринку праці, за нашою методикою, немає явних лідерів і аутсайдерів, і всі великі міста України розділено лише на три групи (з низькими, середніми і високими індексами). Всупереч регіональним тенденціям поліпшення ситуації на ринку праці (від працедефіцитних західних регіонів України до праценадлишкових східних), по великих містах України немає такої закономірності, адже міста живуть за своїми законами розвитку і характеризуються скрізь однозначно більшою сприятливістю для трудового життя. Відповідно, в 2009 р. найпривабливішими великими містами в Україні були Київ, Одеса, Сімферополь, Полтава, Ужгород, Херсон і Чернівці, найгіршими — переважно східні центри, із західних в найгіршу групу потрапив тільки Луцьк, а з центральних міст — Вінниця і Черкаси.

Зазначимо, що між величиною міста та окремими показниками, які характеризують ринок праці, є доволі сильний зв'язок. Наприклад, він чітко прослідковується за офіційним зареєстрованим рівнем безробіття: у містах-мільйонниках він мінімальний, адже саме ці міста мають вільні робочі місця та порівняно сильнішу інвестиційну підтримку, кращі пропозиції праці.

Синтезувавши різні аспекти розвитку соціальної сфери, ми розрахували *загальний індекс сприятливості соціальної складової* умов життя населення і побудували карту полів потенціалів (див. рис. 2.12а). За цим індексом великі міста України також розподілено на три основні групи. До групи з найвищими індексами стану соціальної сфери потрапили Київ, Ужгород, Полтава,

Івано-Франківськ, Чернівці. Низькі індекси розвитку соціальної сфери зафіксовано переважно у східних містах (на останніх місцях Макіївка і Бердянськ), хоча до групи міст з низькими індексами віднесено і Вінницю. Залежності у пропорційній зміні загального індексу стану соціальної сфери відповідно до категорії людності великих міст (як, наприклад, за індексом сприятливості економічних умов) не встановлено.

### 2.1.2.3. Індекс екологічної сприятливості

У зв'язку з перенасиченістю хімічними, металургійними і гірничорудними виробництвами із застарілими технологіями наша держава характеризується низьким рівнем екологічної безпеки. З кожним роком екологічний фактор відіграє дедалі більшу роль у формуванні умов життєдіяльності населення великих міст. Особливо інтенсивною динамікою відзначається забруднення великих міст викидами від автотранспорту, кількість якого постійно зростає. Зауважимо, що величина, характер і просторова диференціація антропогенного навантаження зумовлені не в останню чергу тим, що більша частина твердих викидів в атмосферу та відходів осідає чи накопичується в локальній зоні (лише десятки кілометрів від джерела забруднення), а отже, значна частина великих міст опиняється в зоні найбільшої небезпеки не лише від автотранспортних викидів, а й від забруднень підприємств.

Екологічну ситуацію у великих містах можна оцінювати за допомогою різних показників, перелік яких дуже великий. Водночас всі вони взаємопов'язані. З урахуванням наявної статистичної бази і можливостей згортання низки показників у загальний індекс сприятливості екологічної ситуації розглянемо три основні складові:

- індекс стану забруднення атмосфери, який характеризує обсяги викидів від стаціонарних і транспортних джерел у місті, розрахований на душу населення та площу міст;
- індекс стану поводження з відходами, який є результатом синтезу двох показників (наявності відходів I—III класу та утворень відходів I—III класу);
- індекс стану водних ресурсів, розрахований на основі чотирьох вихідних даних (використання води; загальних скидів вод і скидів забруднених вод у поверхневі водойми; потужності очисних споруд у містах).

**Стан забруднення атмосфери.** Аналіз питомих викидів забруднювальних речовин у 45 великих містах показує, що вони різняться більш як у 450 разів. Ці викиди мінімальні в необтяжених важкою промисловістю центрах.

Розмір міста не став істотним фактором забруднення від стаціонарних джерел, адже найбільші середні викиди на душу населення зафіксовано у групі міст від 500 до 1000 тис. осіб, що пояснюється потраплянням в цю групу українських промислових гігантів (міста Кривий Ріг, Донецьк і Запоріжжя). Разом з тим питомі викиди від автотранспорту цілком закономірно зростають зі збільшенням людності міста (рис. 2.15).

У містах-мільйонниках викиди від автотранспорту складають переважну частину викидів в атмосферу, зокрема у Києві ця частка у 2009 р. становила 84,2 %. Одні з найнижчих показників викидів від транспортних і стаціонарних

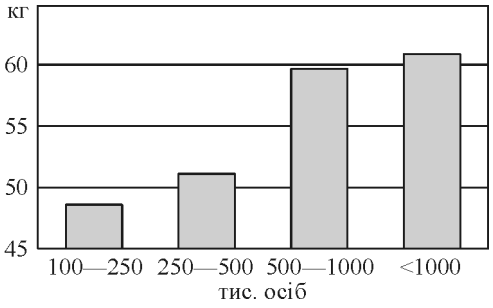



**Рис. 2.15.** Середні викиди від автотранспорту на 1 особу в категоріях великих міст різної людності, 2009 р. (за даними Державної служби статистики України)

джерел забруднення зафіксовано у приморських містах України — Бердянську, Євпаторії, Севастополі, Керчі.

До цієї ж групи, яка включає міста з *найсприятливішим індексом за забрудненням атмосфери (понад 30 балів)*, потрапили західноукраїнські міста — Івано-Франківськ, Чернівці, Кам'янець-Подільський. За незрозумілими, на перший погляд, причинами в цю саму групу увійшло два міста з Донецької обл. — Слов'янськ і Краматорськ. Проте за вихідними показниками за індексами обсягу і щільності викидів від транспортних джерел ці міста займали чи не найкращі позиції — викиди були одними з найменших за виборкою міст, при цьому індекси обсягу і щільності викидів від стаціонарних джерел відповідали середньому для великих міст України рівню. Тенденції формування і розподілу обсягів викидів у великих містах відповідають регіональним тенденціям у країні в цілому — гірша екологічна ситуація характерна для регіонів розвиненої промисловості, насамперед видобувної, металургійної, хімічної галузей, і навпаки, ситуація краща у регіонах з низькою зосередженістю зазначених виробництв.

Найгостріша ситуація щодо обсягів і щільності атмосферних викидів склалась у містах Кривий Ріг (Криворізька ТЕС ВАТ «Дніпроенерго», ВАТ «Арселор Міттал», ВАТ «Південний ГЗК», ВАТ «Північний ГЗК», ВАТ «Центральний ГЗК») і Черкаси (ВАТ «Азот», ВАТ «Черкаське хімволокно»), які за індексом забруднення атмосфери не набрали і 10 балів. Не набагато кращі показники промислових міст Маріуполь, Дніпродзержинськ, Нікополь і Кременчук, а також міст з очевидною за викидами від рухомих джерел транспортною активністю — Ужгород, Луцьк, Сімферополь, Чернігів і Біла Церква. До групи з найгіршими показниками крім вищезазначених міст входять окремі міста з людністю понад 500 тис. осіб, де промислова і транспортна активність відбилася на показниках питомих і абсолютних викидів в атмосферу: Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Київ, Одеса. У 2009 р. винятком стали міста Львів, Миколаїв і Харків, які увійшли до групи із *середніми показниками*, де забруднення від стаціонарних джерел було порівняно невисоким. Загалом слід наголосити на тому, що група із середніми показниками виявилася доволі потужною, адже до її складу увійшло відразу 19 великих міст.

Таким чином, за загальним індексом стану забруднення атмосфери великі міста розподілено здебільшого по трьох великих групах, що підкреслило сприятливу ситуацію у західному та приморському регіонах України. Чітко виокремлюються міста із «живою» і потужною промисловістю, які характеризуються або надзвичайно великою питомою вагою у викидах від стаціонарних джерел забруднення (Кривий Ріг, Запоріжжя, Маріуполь), або значно меншими порівняно з викидами від транспорту обсягами викидів від підприємств (Краматорськ, Слов'янськ). До групи міст з активною транспортною

діяльністю (відповідно до показників викидів від автотранспорту) потрапили Сімферополь, Біла Церква, а також великі міста — центри прикордонних регіонів: Луцьк, Ужгород, Чернігів. Окремим рядком виділяються міста з найбільшою кількістю жителів, зосередженою там виробничою та невиробничою діяльністю і очевидною потужністю викидів: Київ, Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Одеса.

У загальній системі розподіленої неоднорідності викидів шкідливих речовин проявляються і локальні неоднорідності, що в цілому формує надзвичайно диференційовану картину не тільки на рівні країни в цілому, а й на рівні окремих регіонів. Зокрема, за розрахунками індексу локалізації викидів у великих містах щодо кількості населення цих міст у регіонах, в Україні є області, де основний обсяг викидів припадає не на великі міста, а на інші поселення. Наприклад, індекс локалізації викидів забруднювальних речовин великих міст Вінницької обл. (м. Вінниця) дорівнює 0,17. Це означає, що викидів в атмосферу у Вінниці на 1 жителя припадає у 6 разів менше, ніж у середньому по великих містах в Україні, в Івано-Франківській обл. (м. Івано-Франківськ) — в 3 рази, у Харківській обл. (м. Харків) — в 2 рази менше (див. рис. 2.5, *в*).

Натомість є області, в яких індекс локалізації викидів у великих містах у середньому перевищує середньоукраїнський показник питомих викидів у великих містах приблизно у 1,5 раза — Черкаська, Луганська, Херсонська області. Це означає, що саме у великих містах указаних областей розташовані найбільші підприємства-забруднювачі повітря в області.

Різноманітною є картина розподілу викидів у повітря між великими містами в межах одного регіону. Особливо слід відзначити Луганську обл., де різниця у питомих викидах між великими містами сягає 15 разів (найвищий індекс локалізації викидів у м. Алчевськ — 3,46, що відповідає найбільшому значенню серед великих міст по Україні в цілому, а найнижчий — у м. Сєвєродонецьк — 0,22).

**Стан поводження з відходами.** У великих містах України утворюється в середньому понад 50 т відходів I—III класів небезпеки на 1 особу за рік. Вони є постійним джерелом екологічної небезпеки для населення. Якщо врахувати, що тверді виробничі відходи наявні здебільшого у промислово розвинених містах, наприклад Донецьку, Запоріжжі, Дніпропетровську, Харкові, то утворення твердих побутових відходів характерно для всіх міст незалежно від наявності в їх структурі виробничих підприємств-забруднювачів.

На відміну від загального індексу стану забруднення атмосфери, за яким жодне з 45 великих міст України не потрапило до групи міст з найвищою кількістю балів (понад 40), за індексом стану поводження з відходами у кращій групі 3 великі міста — Мелітополь, Євпаторія та Чернівці, мають найменші статистичні показники за утворенням і наявністю відходів I—III класу. Група із *дуже низьким значенням індексу* стану поводження з відходами (тобто великими обсягами їх утворення і накопичення на території міста) має в 4,5 раза більше представників — до неї увійшло 9 міст. Це насамперед промислові міста (Дніпродзержинськ, Кривий Ріг, Нікополь, Макіївка, Маріуполь, Сєвєродонецьк, Кременчук). Суми та Харків, через специфічні підприємства («Сумихімпром», «ВАТ СМНВО ім. М.В. Фрунзе», ВАТ «Турбоатом», ВАТ

«Харківський підшипниковий», ВАТ «Автрамат») [70], які знаходяться на території цих міст, теж потрапили до вказаної групи. До групи із *низькими значеннями індексу* (від 10 до 20 балів) потрапили міста з не менш розвиненою виробничою діяльністю: Дніпропетровськ, Донецьк, Горлівка, Краматорськ, Алчевськ, Лисичанськ, а також Полтава і Львів. Найчисленнішою (13 великих міст) виявилася група із *середніми* показниками (значення індексу поводження з відходами від 20 до 30 балів). Чіткої залежності між рівнем економічного розвитку і зосередженістю виробничої діяльності та рівнем накопичення відходів у цій групі не встановлено. До неї входять Слов'янськ і Луганськ (зайняв 16-те місце серед 45 у загальному рейтингу), Вінниця, Біла Церква і Керч. Найвищим індексом стану поводження з відходами (відповідно найкращою ситуацією) характеризуються західні великі міста (Ужгород, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Тернопіль, Луцьк) та окремі південні великі міста (Сімферополь, Севастополь, Бердянськ). Порівняно незначною кількістю утворення і накопичення відходів відмічені також Київ, Запоріжжя та Павлоград, останній — на п'ятому місці за загальним індексом поводження з відходами.

Таким чином, за індексом стану поводження з відходами серед міст Запорізької обл. на першому місці опинився Мелітополь, Бердянськ і Запоріжжя теж мають високі його значення. Однак географічні залежності прослідковуються значно менше.

**Стан забруднення водних об'єктів.** Великі міста України характеризуються різними обсягами водоспоживання, скидів забруднених вод і потужністю очисних споруд. У 2009 р. частка великих міст у загальному водоспоживанні України становила 36,4 % за середнього його рівня 117 млн $м^3$.

Регіональні відміни в обсягах використання води і скидів вод різного ступеня очищення великими містами України вказують, що найбільшими обсягами водозабору характеризуються великі міста Донецької і Дніпропетровської областей, зокрема Маріуполь, Дніпропетровськ, Дніпродзержинськ і Горлівка. Згідно з даними Державного агентства водних ресурсів України, ці самі міста у 2009 р. були й основними постачальниками забруднень у поверхневі водні об'єкти. Найменші обсяги забору води — у великих містах Чернівецької, Хмельницької, Кіровоградської областей, хоча за невеликих обсягів скидання вод у поверхневі водні об'єкти у м. Кіровоград 99 % з них є забрудненими. Подібна ситуація спостерігається і у Сумах, де у структурі скинутих вод домінують забруднені. Питома вага різних сфер у водоспоживанні також відмінна для різних міст (див. рис. 2.8, *в*).

Після зведення відповідних показників установлено, що найкращі (понад 30 балів) індекси стану забруднення води і водоспоживання характерні для 10 міст (Євпаторія, Луцьк, Бердянськ, Мелітополь, Полтава, Тернопіль, Херсон, Хмельницький, Кам'янець-Подільський, Чернівці), хоча більше 35 балів не змогло набрати жодне місто. Найнесприятливіша ситуація за індексом стану водних ресурсів у 2009 р. — у містах Запоріжжя, Чернігів і Дніпропетровськ. Зокрема, м. Чернігів займає четверту сходинку знизу за використанням (споживанням) води та скиданням вод у поверхневі водойми, а за потужністю очисних споруд ситуація ще на сходинку гірша. Незадовільною є ситуація у містах Сімферополь, Севастополь, Дніпродзержинськ, Краматорськ, Маріу-

поль, Ужгород, Лисичанськ, Сєвєродонецьк, Одеса, кожне з яких належить до групи із *низьким* бальним індексом (від 10 до 20 балів). Групу із *середнім* рівнем індексу складають 23 міста, 9 з яких мають індекс, нижчий за середній для великих міст України (до 23).

За *загальним індексом сприятливості екологічної сприятливості* великі міста розподілено по трьох основних групах (рис. 2.12а, див. вклейку). За цим індексом до групи із *низькими* значеннями входить 12 старопромислових міст України [154] — із Дніпропетровської, Донецької, Запорізької, Луганської та Полтавської областей. Безумовним аутсайдером за інтегрованим показником став Маріуполь. До цієї групи міст потрапили Біла Церква, Одеса, Суми, Черкаси, Чернігів. До групи із *середніми* значеннями індексу увійшло 21 місто. Перші позиції за екологічною сприятливістю займають приморські міста (Євпаторія, Бердянськ, Мелітополь) і міста Заходу України (Івано-Франківськ, Тернопіль, Кам'янець-Подільський, Чернівці).

Логічним доповненням до викладеного вище є той факт, що в групі міст з населенням від 100 до 250 тис. осіб екологічна ситуація в середньому значно сприятливіша. Проглядається і те, що низькі індекси характерні для міст із високою людністю (критичною є позначка у 500 тис. осіб), хоча залежність тут не прямо пропорційна, але і не обернена.

### 2.1.2.4. Індекс соціокультурного розвитку

Перспективи України пов'язані зі зміною цільових орієнтирів розвитку у напрямі побудови соціогуманітарної держави. Гуманітарні (соціокультурні) аспекти розвитку великих міст мають особливе значення, однак вони не завжди можуть бути включені в дослідження через складність їх формалізації. Однак саме у великих містах є можливості швидше передавати соціальний досвід від одного покоління людей до іншого, від епохи до епохи, що забезпечує спадкоємність людського існування для багатьох поколінь. Слід констатувати, що відмінність між великими містами і рештою поселень в Україні зумовлена не лише розривом у рівні доходів, а й практичною неможливістю селянина чи мешканця малого міста відвідувати театр, музей, іноді і сучасний кінотеатр, що нерідко є джерелом соціальної незадоволеності або поштовхом обрати для себе інше місце проживання. Культура, яка означає культивування людських цінностей, внаслідок чого людина покращує свій інтелект і волю, розвивається фізично і духовно, відіграє значну роль у розвитку міста. У сфері культури не просто створюється інтелектуальний потенціал суспільства, а й формуються норми поведінки, протидія соціальним патологіям, виникає почуття єдності громади і приналежності кожного жителя до того чи іншого міста.

Проаналізувавши стан розвитку великих міст за соціокультурною складовою, ми запропонували декілька індексів, які прямо чи опосередковано стосуються гуманітарних і духовних аспектів їх розвитку:

- індекс віку великих міст (розраховано на основі дати утворення міста і свідчить про «зрілість» міста, як такого, і «сформованість» міського соціокультурного середовища);
- індекс розвитку інфраструктури культури і туризму (розраховано на основі значущих саме для великих міст об'єктів соціокультурної сфери, яких

мало або немає в інших типах поселень, — кількості театрів, музеїв, готелів у розрахунку на кількість населення);

• індекс потенціалу вищої освіти (розраховано на підставі кількості установ відповідного рівня та кількості студентів, характеризує «інтелектуальну» привабливість великих міст);

• індекс сімейного благополуччя (зведений на основі показників шлюбності і розлучуваності, на основі яких формується уявлення про психологічний стан соціуму, його репродуктивні перспективи, соціокультурні настанови тощо);

• індекс криміногенного стану (побудований на основі показника злочинності як результат прояву девіантної поведінки);

• індекс соціальної небезпеки (сформований на основі показників поширеності соціально небезпечних хвороб, що є ознакою духовної несприятливості).

**Вік великих міст.** Тривале історичне минуле є значущим фактором наявності культурних традицій, археологічних пам'яток, архітектурних ансамблів, адже сучасний облік і стиль життя міста несуть на собі відбиток найважливіших для міста епох. Тому одним з показників, вибраних для характеристики «зрілості» соціально-культурної сфери великих міст, є вік міста, на підставі якого розраховано відповідний індекс. Отже, зроблено спробу проранжувати великі міста за тривалістю історії їх громад і розвитку як великих поселень.

Незважаючи на об'єктивну неточність установлення дати утворення багатьох міст (адже здебільшого спочатку вони сформувалися як поселення і лише через певний період отримали міський статус або були приєднані до іншого міста), цей показник дає відносне уявлення про різницю у віці українських великих міст, а отже, і про наявність тривалішої «біографії», яка віддзеркалюється в історичній пам'яті мешканців і культурних надбаннях. Відповідно, найстаріші (історичні) великі міста слід вважати «духовними» ядрами міської мережі загалом. За даними А. Івченка, до найстаріших великих міст України належать Київ, Чернігів, Євпаторія, Житомир, Ужгород, Біла Церква. Їх історія налічує десятки віків, ці міста є духовними центрами нації, місцями формування слов'янської і, зокрема, української культури, багатими на археологічні та архітектурні пам'ятки [85]. До старих міст можна віднести Керч, Кам'янець-Подільський, Луцьк, Полтаву, Львів. Наймолодшими великими містами є промислові центри Сходу України — Сєвєродонецьк, Алчевськ, Донецьк, Краматорськ, Горлівка. Ці міста мають інше, «промислове», обличчя. Наприклад, м. Сєвєродонецьк було засновано в 1934 р. у межах м. Лисичанськ у зв'язку із будівництвом Лисичанського хімічного комбінату. Місто Алчевськ виникло як робітниче селище наприкінці XIX ст., яке на базі Донецько-Юр'ївського заводу (нинішнього Алчевського металургійного комбінату), заснованого українським промисловцем О.К. Алчевським, перетворилося на велике промислове місто. Міста, які потрапили до рангу поселень у середніх вікових категоріях, мають приблизний час заснування з 1500 до 1788 р. (наприклад, Кіровоград, Запоріжжя, Харків тощо).

**Стан інфраструктури культури і туризму.** Історично сформований соціокультурний простір великих міст України має специфічні риси. Культура як галузь постійно підтверджує власну значущість для населення і статус системо-

утворювального соціального інституту. І хоча дозвіллєві практики і культурні пріоритети теперішніх міських жителів швидко змінюються внаслідок впливу глобалізаційних процесів та відсутності цілеспрямованої культурної політики держави, в цілому дозвілля міського населення потенційно є більш різноманітним і багатим порівняно з сільською місцевістю і малими містами.

Аналізуючи розвиток великих міст, слід звернути увагу на наявність тут театрів, музеїв, тобто тих установ, які відповідають культурним запитам високого рівня. За кількістю музеїв, які припадають на 100 тис. мешканців великих міст, існує чітка залежність: чим більшим є місто, тим кращою є забезпеченість музеями населення. Водночас щодо забезпеченості театрами і готелями такої залежності немає.

До групи із *найвищими індексами* розвитку інфраструктури культури і туризму увійшли два міста — Ужгород та Євпаторія. Таке положення Ужгорода зумовлено високою забезпеченістю театрами і музеями, лідерські позиції Євпаторії пов'язані з показником забезпеченості готелями (курортне місто). В групу з *високими індексами* розвитку потрапили Львів, Івано-Франківськ, Київ, Сімферополь, Севастополь, Чернігів, Хмельницький, Тернопіль, Павлоград, Житомир, Кіровоград. Тринадцять міст увійшли до групи з середніми показниками, 15 — до групи з низькими показниками. *Найнижчі індекси* розвитку інфраструктури культури і туризму зафіксовано на сході — у містах Макіївка, Маріуполь, Мелітополь, Алчевськ.

**Потенціал вищої освіти.** Основа соціокультурного розвитку — щоденне життя населення, прагнення, що захоплюють мільйони людей в Україні, спонукаючи їх до задоволення вищих професійних потреб через навчання і отримання знань, зокрема, у вищих навчальних закладах. Передача культурної інформації не забезпечується автоматично (на відміну від генетичного успадкування певних здібностей), а підтримується творчими зусиллями населення, основа яких закладається і у системі вищої освіти. Стан системи вищої освіти, який характеризується у нашому дослідженні кількісними показниками її розвитку (кількістю ВНЗ III—IV рівня акредитації і кількістю студентів на 1000 жителів), є стратегічним чинником розвитку великих міст і України загалом.

Аналіз підтверджує, що українська вища освіта сконцентрована у містах-мільйонниках, що є очікуваним, адже найбільші міста завжди пропонують максимум різноманіття освітніх послуг. Немає установ вищої освіти III—IV рівня акредитації у трьох великих містах України — Євпаторії, Лисичанську і Сєвєродонецьку. Найбільша кількість ВНЗ припадає на Київ, Харків, Львів, Одесу, Дніпропетровськ, Донецьк, Сімферополь, в кожному з яких знаходиться понад десятка ВНЗ (рис. 2.16). У цих містах сконцентрована і найбільша студентська спільнота. Водночас розрахований нами індекс забезпеченості установами вищої освіти населення формує інші групи міст. До групи міст з найвищим індексом освітнього потенціалу віднесено Тернопіль, Івано-Франківськ і Ужгород, а також столицю — м. Київ. Високий індекс освітнього потенціалу мають 14 міст: Львів, Кам'янець-Подільський, Харків, Сімферополь, Луцьк, Луганськ, Одеса, Хмельницький, Кіровоград, Херсон, Суми, Рівне, Полтава, Алчевськ. Найменші бали (крім Євпаторії, Лисичанська і Сєвєродонецька) отримали міста Горлівка, Дніпродзержинськ, Маріуполь,

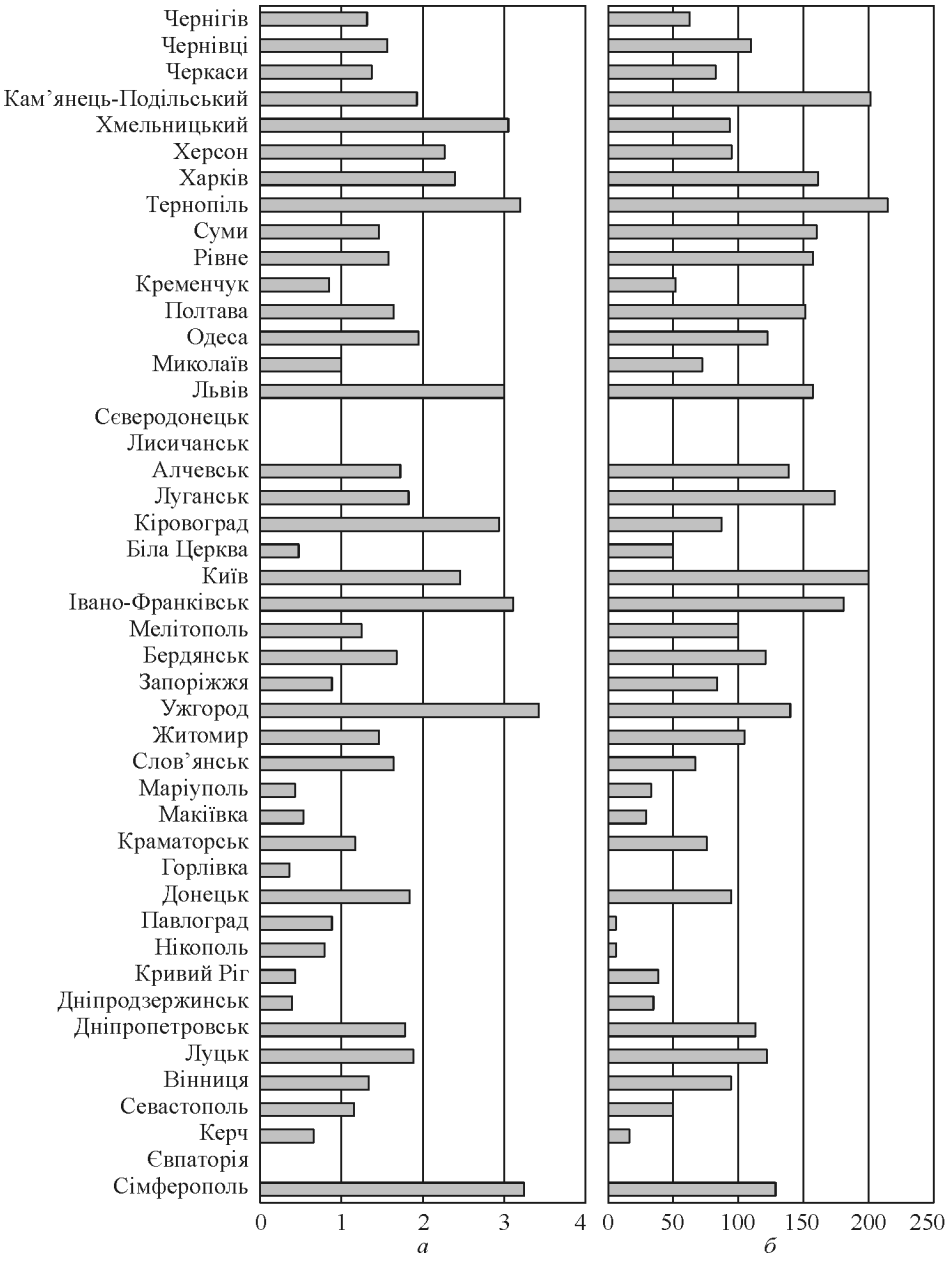



**Рис. 2.16.** Дані щодо кількості вищих навчальних закладів III—IV рівня акредитації (*а*) і кількості в них студентів на 1000 жителів у великих містах (*б*), 2009 р. (за даними головних управлінь статистики в областях України)

Нікополь, Макіївка, Керч, Кривий Ріг, Павлоград. Решта великих міст розподілилися в межах середніх і низьких індексів потенціалу вищої освіти.

**Сімейне благополуччя.** Сучасна демографічна ситуація у великих містах характеризується зниженням показників шлюбності і підвищенням кількості розлучень. У великих містах інтенсивніше, ніж будь-де, спостерігаються збільшення середнього віку вступу до шлюбу, поширення громадянських шлюбів і дошлюбних близьких відносин, поширення безшлюбного материнства.

У процесі свого історичного розвитку шлюб трансформувався від традиційного типу до сучасного, що набуло поширення насамперед у великих містах. Ознакою шлюбу сучасного типу є його «відкладання» до завершення періоду соціалізації: здобуття освіти, професії, певного соціального чи кар'єрного статусу.

Проаналізувавши ситуацію з реєстрацією шлюбів і розлучень у великих містах у розрахунку на 1000 населення, зазначимо, що у зміні коефіцієнта стійкості шлюбів (кількості шлюбів, які в середньому припадають на одне розлучення) спостерігається майже чітка географічна закономірність: цей коефіцієнт зменшується із заходу на схід за максимального значення у Львові і мінімального — у Краматорську. При цьому повторюються регіональні тенденції, що означає в цілому сильнішу культурну мотивацію населення західних регіонів на сімейно-шлюбні цінності і пріоритети порівняно з мешканцями східних регіонів. Це зумовлено релігійними, соціокультурними та іншими духовними традиціями західних областей, які високо шанують саме там.

У середньому по великих містах України у 2009 р. на 1 розлучення припадало 2,05 шлюба. При цьому п'ятірку найкращих західних міст «розбавляє» лише Київ, а п'ятірка східних формується крім Краматорська містами Сєвєродонецьк, Слов'янськ, Бердянськ і Павлоград (рис. 2.8, *г*, див. вклейку).

**Криміногенний стан.** Поширення злочинності завжди вважали одним з головних чинників, що загрожують безпеці соціуму. Загалом рівень злочинності у великих містах у 2009 р. становив приблизно 113 злочинів за середнього для України рівня 95 злочинів на 10 тис. населення. Ці показники зумовлені значною концентрацією населення різних майнових і статусних груп на невеликій площі, інтенсивним проявом девіантної поведінки, вищим ступенем агресивності суспільства у великих містах тощо.

Регіональні індекси локалізації злочинів у великих містах варіюють від 0,74 у Полтавській обл. до 2,05 у Волинській (див. вклейку рис. 2.5, *г*). Зокрема, внесок м. Луцьк у загальну злочинність Волинської обл. є більш ніж удвічі вищим, ніж внесок його населення у кількість населення регіону. Найнижчий індекс локалізації злочинності у м. Полтава (де, навпаки, внесок у загальнообласні показники злочинності є більш ніж удвічі меншим від внеску цього міста в населення області).

У 2009 р. групу регіонів з *найвищими індексами* криміногенного стану склали міста Полтава, Івано-Франківськ, Краматорськ, Львів, Біла Церква і Житомир. *Високими індексами* характеризуються ще 9 міст: Кам'янець-Подільський, Вінниця, Ужгород, Хмельницький, Черкаси, Рівне, Алчевськ, Сімферополь, Херсон. Найгірша ситуація (*найнижчі індекси* криміногенного стану) у містах Нікополь, Павлоград, Лисичанськ, Макіївка, Луганськ, Луцьк, Запоріжжя. Лише Луцьк у цьому випадку є «вкрапленням» до переліку східних міст.

**Соціальна небезпека.** Соціальними називають небезпеки, які дуже поширені у суспільстві та загрожують життю і здоров'ю людей. Носіями соціальних небезпек є люди, а поширення соціальних небезпек зумовлене особливостями поведінки цих людей. Ступінь соціальної небезпеки у великих містах можна визначити і за ступенем поширення соціально небезпечних хвороб — туберкульозу, ВІЛ/СНІД, а також хвороб, що передаються статевим шляхом. Ці хвороби, підсилюючи одна одну, руйнують імунну систему людини. Відправною точкою в багатьох випадках є девіантна поведінка людей — наркоманія, алкоголізм, нерозбірливість у статевих стосунках, що свідчить про духовну деградацію соціуму, сигналізує про серйозну небезпеку суспільному здоров'ю населення, є викликом для сучасної системи охорони здоров'я тощо.

З огляду на показники захворюваності на ВІЛ/СНІД, активний туберкульоз, сифіліс і гонорею, обраховано індекс соціальної небезпеки у великих містах. До групи міст з *високими індексами* безпеки щодо поширення соціальних хвороб (групи з найкращою ситуацією) потрапили вісім великих міст: Ужгород, Вінниця, Запоріжжя, Харків, Кременчук, Київ, Тернопіль, Кіровоград. У 2009 р. найнебезпечнішими великими містами (*найнижчі індекси*) щодо поширення соціальних хвороб були Кривий Ріг і Дніпропетровськ. Доволі високий рівень соціальної небезпеки зафіксовано у Нікополі, Павлограді, Сімферополі та деяких інших містах. У поширеності соціально небезпечних хвороб у великих містах України також спостерігається тенденція загалом більшої захворюваності в східних, центральних і південних містах порівняно із західними.

Агрегування шести складових, описаних вище, дало змогу розрахувати *загальний індекс стану соціокультурної сфери* великих міст, відповідно до якого побудовано карту полів потенціалів (див. рис. 2.12а). Згідно з розрахунками, великі міста України розподілено на чотири групи. До групи з *високими індексами* стану соціокультурної сфери великих міст потрапило 11 міст: Ужгород, Львів, Тернопіль, Івано-Франківськ, Київ, Сімферополь, Житомир, Кам'янець-Подільський, Чернівці, Полтава, Хмельницький. *Низькі індекси* характерні для більшості східних і деяких південних (Керч, Севастополь) міст. Особливо катастрофічний стан соціокультурної сфери виявлено у Сєвєродонецьку, який зумовлений негативною шлюбно-сімейною ситуацією, криміногенною несприятливістю і молодістю самого міста, тобто несформованістю міського середовища і міської (а не промислової) культури. Залежності у пропорційній зміні загального індексу стану соціокультурної сфери відповідно до величини міст встановити не вдалось. Однак існує однозначна сприятливість розвитку соціально-культурної сфери у містах, що мають понад 1 млн жителів.

## 2.2. СУБ'ЄКТИВНА ОЦІНКА (ЗА ДАНИМИ АНКЕТНОГО ОПИТУВАННЯ)

У підрозділі узагальнено результати аналізу анкетного опитування студентів географічних спеціальностей старших курсів п'ятьох українських ВНЗ щодо перцепційної оцінки ними умов життя у 45 великих містах України. Вищими навчальними закладами, де протягом 2011 р. проводили анкетні опитування (див. додаток 5) були: Київський національний університет імені Тара-

са Шевченка (КНУ), Національний педагогічний університет імені М.П. Драгоманова (НПУ), Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича (ЧНУ), Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна (ХНУ), Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського (ТНУ).

Незважаючи на умовність поширення результатів опитування на все населення України (це пілотне дослідження), слід наголосити на важливості врахування перцепційного сприйняття образу великих міст та умов життя в них його респондентами — молодою, активною, обізнаною і перспективною частиною суспільства — українським студентством.

Усього в результаті опитування було отримано 400 анкет, в середньому від 70 до 90 анкет з кожного ВНЗ. Після перевірки на повноту і правильність заповнення залишилося 375 анкет, що в середньому становить 94 % вибірки. Враховуючи позицію всесвітньо відомого дослідника громадської думки Дж. Гелллапа і дослідження його авторитетного інституту, що проводять опитування в США протягом багатьох десятиліть [84, с. 167—169], помилка у 6 % при виборці у 400 осіб є допустимою. Тому вважаємо наше анкетування цілком правомірним і достатньо репрезентативним.

Як згадано у розділі 1, анкета містила три питання, які окреслюють думку респондентів щодо бажання проживати у великих містах чи інших за людністю категоріях поселень; визначають суттєві фактори, які впливають на вибір респондентом місця проживання, якщо цим місцем є міське поселення; запрошують респондентів зробити рейтингову оцінку положення кожного з 45 великих міст України (від найкращого до найгіршого) за екологічною ситуацією, економічною активністю, розвитком соціальної сфери і культурно-духовним потенціалом.

Під час аналізу брали до уваги такі характеристики: відповіді масиву респондентів у цілому; відмінності відповідей представників різних ВНЗ; гендерні відмінності; місце постійного проживання студентів (великі міста і решта поселень).

***Перше питання:*** *«В яких серед представлених категорій поселень України Ви хотіли б жити?»* було спрямовано на встановлення переваг на користь вибору респондентами бажаного місця для їх проживання між різними категоріями поселень. Наші очікування щодо пріоритетності великих міст як місць проживання підтвердилися, понад 50 % респондентів надали перевагу великому місту (рис. 2.17). Проте слід зауважити, що *думки представників різних ВНЗ* суттєво різнилися. Зокрема, студенти ЧНУ виявилися єдиними, які великі міста поставили аж на четверту із п'яти запропонованих позицій, надаючи перевагу при цьому середнім містам. Це, на нашу думку, можна пояснити таким:

- системою розселення Західної України в цілому, де, за винятком Кам'янця-Подільського, великими містами є тільки обласні центри, і значна частина студентів були представниками менших за людністю груп поселень;
- зовсім іншим сприйняттям сіл, селищ міського типу та малих міст, які, на відміну від Центральної та, особливо, Східної України, респонденти оцінювали як сприятливіші в екологічному сенсі, заможніші (як в прямому, так і в переносному сенсі), багато з них є туристично перспективними, що, в свою чергу, меншою мірою виштовхує населення до великих міст або є факторами їх повернення.

**Рис. 2.17.** Розподіл відповідей респондентів на перше питання анкети

Загалом бажання студентів проживати у великих містах є удвічі більшим за бажання обрати місцем проживання середнє місто і майже вп'ятеро вищим за бажання жити у малих містах. Село і селище міського типу у такому разі знаходяться на останніх позиціях, причому село у загальному рейтингу є навіть привабливішим для студентів. Це, в свою чергу, можна пояснити не тільки думкою студентів ЧНУ, які дуже «підняли» значущість села, обираючи його місцем бажаного проживання, а й тим, що для певної частини населення, яка надає перевагу саме сільським умовам і способу життя, важливим є екологічний чинник.

Якщо розглядати вказане питання в *гендерному аспекті*, то вагомих розбіжностей у загальній картині немає, ненабагато більше чоловіків прагне проживати у великих містах, але представники обох статей в основному (понад 50 %) обрали для проживання саме цю категорію поселень. Винятком тут було те, що лише в одному із п'яти ВНЗ, а саме в ХНУ, бажання більшості студенток проживати у великому місті виявилося сильнішим за плани представників чоловічої статі — 75 % представниць прекрасної половини відзначили роль великого міста в їх житті як визначальну. Цікаво і те, що чоловіки ЧНУ на перші позиції поставили село, при цьому у КНУ і ТНУ не знайшлося жодного лицаря, який хотів би жити в селі чи хоча б у селищі міського типу.

Аналіз анкет дав змогу також виділити думку *студентів, місцем постійного проживання яких є велике місто*, і думку тих *студентів, які постійно проживають в інших видах поселень*. Дуже цікавим виявилося те, що не всі 100 % мешканців великих міст прагнуть у них залишитися, загалом лише 66 % вбачають для себе перспективи у проживанні там. При цьому найбільше (75 %) студентів КНУ і ХНУ, що проживають у великих містах, бажають в них і залишитися. Ті ж респонденти, які представляють інші поселення, загалом теж роблять вибір на користь великих міст (40 %), такої самої думки дотримуються студенти майже всіх ВНЗ, крім студентів ЧНУ, які надали перевагу середнім містам.

***Друге питання:*** *«Який із факторів для Вас є визначальним при виборі міста для проживання в Україні?»* було принциповішим для дослідження, оскільки вдалося не лише отримати перцепційну оцінку значущості факторів екологічного, економічного, соціального і культурного напрямів, якими керуються респонденти при обранні того чи іншого міського поселення для власного проживання, а й вважати їх ваговими коефіцієнтами для розрахунку інтегрального індексу сприятливості умов життя населення у великих містах. Відповіді на це питання чітко демонструють думку студентів щодо дефіцитів і переваг розвитку окремих українських міст, вказують на мотивацію їх поведінки

у разі можливого вибору міста для проживання, що дуже важливо з огляду на теперішні масштаби трудової міграції і формування ринку праці. Загалом при виборі того чи іншого міста для проживання для більшості визначальним став економічний фактор (рис. 2.18), що було очікуваним і стосувалося думки *студентів усіх без винятку ВНЗ.*

Цікавим є також майже однакове віддання голосів соціальним, екологічним і культурно-духовним факторам, при цьому іншим факторам (прикладом яких, як зазначалося в анкеті, міг бути, зокрема, і природний фактор) було віддано 14 % голосів. Лише студенти ЧНУ поставили на другу позицію екологічну ситуацію, а студенти НПУ — соціальну сферу.

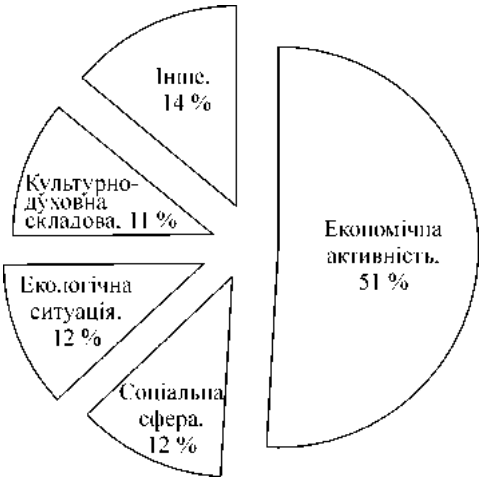



**Рис. 2.18.** Загальна думка студентів при відповіді на друге питання

Розглядаючи окремо *думки жінок і чоловіків*, слід констатувати більшу «відданість» економічному фактору представниць прекрасної статі (51 %) порівняно з чоловіками (45 %), що, з одного боку, свідчить про зміни гендерних стереотипів у суспільстві у бік прагнення жінок до все більшої зайнятості, з іншого — демонструє намагання жінок закцентувати увагу на порівнянній значущості економічного чинника у формуванні власного, сімейного і загального добробуту. Цікаво, що майже 75 % студенток ХНУ вважають економічний фактор для себе найважливішим, тоді як 30 % студентів ЧНУ вибирають для себе екологічну безпеку. Немає різниці у поглядах на пріоритетність тих чи інших факторів у *представників різних груп поселень* — і мешканці великих міст, і мешканці решти поселень категорично заявляють про визначальний вплив економічного фактора на вибір міста для проживання.

***Третє питання*** було ключовим: студенти мали проранжувати великі міста України в порядку зменшення їх привабливості за економічною активністю, рівнем розвитку соціальної сфери, екологічною ситуацією і за культурно-духовною складовою розвитку міст. Окремо було запропоновано розташувати міста від найкращого до найгіршого під час оцінювання умов життя в цілому.

**Економічна складова формування умов життя населення** (*перша колонка анкети,* додаток 5). Оцінивши економічну складову формування умов життя населення у великих містах, до групи із *дуже високими* позиціями студенти очікувано віднесли лише одне місто — Київ, що свідчить про однозначність їх поглядів з приводу лідера. Дуже чіткими виявилися їх думки щодо міст з *високим потенціалом економічної активності*: Донецьк, Дніпропетровськ, Харків, Одеса, Запоріжжя. Група із *середніми* позиціями (16 міст) навряд чи вказує на регіональні залежності, така ситуація свідчить про різні думки студентів у позиціюванні міст, які знаходяться в середині «турнірної таблиці». Подібною є ситуація і стосовно групи міст з *низькими* позиціями у рейтингу оцінки їх за потенціалом економічної активності: 23 міста потрапили в цю групу, яку

замикає м. Кам'янець-Подільський. Цікаво, що жодне місто не потрапило після відповідних розрахунків до групи міст із дуже низькими позиціями. Результати двовимірної інтерполяції даних анкетного опитування за 45 точками, які охоплюють великі міста України, наведено на рис. 2.12б (див. вклейку).

*Студенти різних ВНЗ* загалом вибрали 7 однакових міст з населенням понад 500 тис. осіб у першу десятку: Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Київ, Львів, Одеса, Харків. Одностайними студенти п'яти ВНЗ були в оцінюванні «економічного лідерства» Києва, а студенти інших ВНЗ, за винятком студентів ХНУ, лідером вважали Донецьк. У виборі найгірших міст студенти були менш одностайні: їхні думки збіглися лише щодо міст Лисичанськ, Сєвєродонецьк та Кам'янець-Подільський, які опинилися на останніх позиціях. Особливі розбіжності у поглядах щодо економічного потенціалу і активності великих міст проглядаються стосовно Полтави, Кременчука, Тернополя, Керчі, Ужгорода, Хмельницького та, особливо, Мелітополя (20 позицій). Іншими словами, у студентів відсутня однозначна думка щодо присвоєння цим містам певного рангу за порівняльного оцінювання потужності їх економік (економічних передумов життєдіяльності населення).

Думка студентів *у гендерному аспекті* є унікальною, оскільки вісім позицій у першій десятці і перші п'ять позицій у рейтингу повністю збігаються: Київ, Донецьк, Дніпропетровськ, Харків, Одеса. Міста Бердянськ, Лисичанськ, Сєвєродонецьк, Павлоград, Тернопіль було оцінено однаково і студентами, і студентками як міста із найслабшою «потужністю економіки». Була одностайність і у визначенні аутсайдера — ним став Кам'янець-Подільський. Не зійшлися поглядами респонденти з приводу оцінювання економіки у містах АРК (особливо Євпаторії та Керчі): чоловіки вважають ці міста економічно більш розвиненими порівняно з поглядами представниць жіночої статі.

Оцінка економічного потенціалу і активності м. Керч також викликає максимальні розбіжності в думці студентів — відразу 12 позицій.

Не було знайдено розходжень щодо визначення «економічних» лідерів (перша десятка повністю однакова) та аутсайдерів (7 міст не викликали сумнівів) у *представників великих міст порівняно з мешканцями інших поселень.* Єдиним виокремленням в середині «підсумкової таблиці» стало м. Краматорськ, яке, на думку мешканців невеликих поселень, займає доволі високе 20-те місце, тоді як мешканці великих міст, навпаки, віднесли це місто до четвертого десятку (34-те місце).

**Соціальна сфера** (*друга колонка,* додаток 5). Як і щодо екологічної сприятливості, студенти не виділяють міст із *дуже високими* позиціями. До групи з *високими* позиційними місцями розвитку соціальної сфери студенти віднесли 7 міст, серед яких усі мільйонники, а також Львів, Сімферополь і Севастополь. До групи із *середніми* позиціями потрапили 24 міста, за винятком Євпаторії, Керчі, Дніпродзержинська, Кривого Рогу та Білої Церкви, всі є обласними центрами, що свідчить про переважну оцінку соціальної сфери як дуже подібною за рівнем до оцінки більшості великих міст. До групи із *низькими* позиціями у соціальній сфері студенти віднесли переважно міста старопромислових регіонів (за винятком Кам'янець-Подільського). Очевидно, і ця думка має певні підстави, адже соціальна сфера була раніше на балансі державних підприємств і вимушена «муніципалізація» багатьох об'єктів у перехідний

період означала закриття багатьох таких підприємств і відкриття комерційних, які не мають жодного відношення до соціальної сфери (рис. 2.12б).

Опитування засвідчило і те, що для студентів сприйняття і оцінювання соціальної сфери не є простим завданням, на відміну від оцінювання екологічної ситуації чи економічної привабливості. Ймовірно, слід володіти спеціальними знаннями, принаймні побувати у більшості міст, щоб зрозуміти певні відмінності. Разом з тим, оцінюючи розвиток соціальної сфери міст, можна отримати різноманітні позиції щодо одних і тих самих міст. Ранги міст за рівнем розвитку соціальної сфери у студентів помітно різняться. Немає розбіжностей у високій оцінці рівня розвитку соціальної сфери у Києві, якому належить одностайна першість, в Одесі, Дніпропетровську, Львові, Сімферополі, Севастополі. За низькі позиції східних старопромислових міст також проголосувала більшість. Стосовно «серединної» групи міст є розбіжності в *поглядах студентів різних ВНЗ*: наприклад, Євпаторія та Дніпродзержинськ під час оцінки соціальної складової отримали найнижчі ранги від респондентів КНУ; Кривий Ріг та Запоріжжя — від ЧНУ; водночас Чернівці, Тернопіль та Хмельницький найнижчі бали отримали від студентів ТНУ і ХНУ.

*Гендерне сприйняття* великих міст у плані розвитку їх соціальної сфери показало невелику різницю у відповідях: вісім однакових найвищих позицій. Ніякої різниці у поглядах на першу п'ятірку міст — Київ, Львів, Харків, Одеса та Дніпропетровськ. Повна одностайність і у виборі найнижчих позицій. Середина таблиці традиційно характеризується розходженням в думках: максимальне по м. Кіровоград (32 позиції за думкою студентів і 23 позиції — за думкою студенток).

Достатньо різними є оцінки розвитку соціальної сфери у м. Євпаторія у представників різних груп поселень: студенти, які *проживають у великих містах*, ставлять його на 25-те, а *мешканці інших поселень* — на 14-те місце. Думка з приводу першої позиції Києва є «недоторканою» і тут.

**Екологічна ситуація** (*третя колонка,* додаток 5). У загальній картині розподілу місць за оцінювання екологічної привабливості великих міст респондентами виявлено значно менше розбіжностей у взаємному розташуванні міст порівняно з оцінюванням інших складових. Слід мати на увазі, що в цьому випадку екологічну привабливість оцінювали крізь певні «зовнішні» ефекти від міста, які склалися у свідомості молоді, обізнаність респондентів щодо основних проблем розміщення забруднювальних виробництв тощо.

Загалом до групи із дуже високими позиціями (вище 40-го місця) за екологічною ситуацією не потрапило жодне місто (див. рис. 2.18). Доволі широкою є репрезентативність 12 міст у групі з *високими* балами: 3 міста — представники АРК (Севастополь, Сімферополь та Євпаторія), 9 — із Західної України (Вінниця, Луцьк, Ужгород, Івано-Франківськ, Львів, Рівне, Тернопіль, Кам'янець-Подільський, Чернівці). Згідно з анкетуванням, сприятливішими в екологічному плані є міста із двох регіонів — Криму та Західної України, що свідчить про однакове сприйняття регіонів екологічної сприятливості. Зауважимо, що отримання великої кількості міст як лідерів не є проявом одностайності, доволі чітко проглядається першість м. Ужгород. П'ятнадцять міст потрапили до групи із *середніми* місцями — для них важко вловити регіональні закономірності. Міста у групах з *низькими* та *дуже низькими* пози-

ціями, без жодного винятку, є представниками східних старопромислових регіонів (Донецької, Дніпропетровської, Запорізької та Луганської областей). При цьому, на думку студентів, найгіршими виявилися чотири міста Донецької (Донецьк, Горлівка, Краматорськ, Макіївка) та одне — Дніпропетровської областей (Кривий Ріг).

*З погляду студентів різних вишів*, чотири ВНЗ на першу позицію поставили місто Ужгород і лише студенти ТНУ першу позицію віддали Євпаторії, Ужгород опинився на 4-й сходинці. Якщо одностайність студентів у визначенні лідерів стосувалася 3 міст — Ужгорода, Львова та Івано-Франківська, то щодо аутсайдерів до найнесприятливіших студенти всіх п'ятьох ВНЗ віднесли 7 міст: Кривий Ріг, Донецьк, Горлівка, Краматорськ, Макіївка, Маріуполь, Лисичанськ. У середині рейтингу помічено розходження думок. Наприклад, студенти КНУ високі позиції віддали таким містам, як Севастополь, Сімферополь, Керч, тоді як студенти ТНУ суттєво нижче оцінили Тернопіль та Чернівці.

*Гендерні відмінності* у виділенні міст з різною екологічною сприятливістю умов життя були несуттєвими: наче дві полярні, але взаємодіючі між собою сили «інь» і «янь», представники обох статей були одностайними у виділенні 10 міст-лідерів і 9 міст-аутсайдерів. Максимальні «гендерні» розходження в рейтинговій оцінці позицій міст незначні (максимум розходжень — в оцінці сприятливості екологічної ситуації щодо м. Луцьк: студентки оцінили його положення на шість позицій нижче порівняно з оцінкою студентів). Не виявлено великої різниці у поглядах *студентів, які проживають у великих містах,* і тих, *які мешкають в інших категоріях поселень*, щодо виділення найкращих і найгірших міст.

Підсумовуючи думку студентів з приводу порівняльного оцінювання ними екологічної ситуації у великих містах, можна зауважити, що в серединній групі міст, як часто буває, спостерігаються найбільші розбіжності, але щодо лідера та аутсайдерів думки респондентів достатньо консолідовані.

**Соціокультурна (культурно-духовна) складова** *(четверта колонка,* додаток 5). До групи із *дуже високими* позиціями щодо культурно-духовної складової студентами не було віднесено жодного міста. Доволі *високо* студенти оцінили 4 міста: Львів, Київ, Івано-Франківськ та Одесу. Ця колонка, незважаючи на просте завдання оцінювання, що супроводжувалося поясненнями під час розповсюдження анкет, викликала, очевидно, найбільше питань, оскільки студенти зарахували 25 міст (більше половини) до *середньої* групи (серед них Євпаторія, Керч, Біла Церква, Кам'янець-Подільський). Як і в соціальній сфері, не виділено великі міста, які однозначно потрапили до групи із *дуже низькими* позиціями, тоді як *низькими* місцями студенти відзначили насамперед міста східних регіонів. Аутсайдерами за культурно-духовною складовою розвитку міст, на думку студентів, є Сєвєродонецьк, Макіївка та Горлівка (рис. 2.12б).

В оцінці цієї сфери розвитку лише чотири представники (Київ, Львів, Одеса, Ужгород) об'єднали думки *респондентів усіх п'яти ВНЗ* з приводу визначення десятка міст, що володіють найпотужнішим потенціалом культурно-духовної сфери. У визначенні аутсайдерів було більше збігів у рангах. Однак середні місця у рейтингу окремих міст в оцінках респондентів варіюють у широкому діапазоні, наприклад Донецьк, Тернопіль, Хмельницький, Черкаси,

Кам'янець-Подільський. Такі результати наводять на думку, що оцінювання духовно-культурного потенціалу виявилося неоднозначним, що є доказом наявності певних стереотипів стосовно умов життя у великих містах України.

*Гендерне* оцінювання свідчить про подібність поглядів на найнижчих позиціях (великі міста Сходу України зайняли 10 останніх місць у представників обох статей). Цікаво, що лише 7 міст оцінено і чоловіками, і жінками як лідери. Львів і Київ зайняли перші два місця щодо оцінки культурного потенціалу. У цілому, як і в екології, гендерні розбіжності в позиціюванні тих чи інших міст не є значущими. Максимальні вони стосовно м. Миколаїв, яке студентки поставили на 7 позицій вище, ніж студенти.

*Представники великих міст і решти поселень* віддали свої голоси одностайно лідеру — Львову, і злагоджено — решті міст з мінімумом протиріч.

Можна констатувати, що культурно-духовна складова умов життя є доволі цікавим показником для детальнішого опрацювання і розкриття змісту самої категорії. Адже її оцінюють не прямо, як економічний потенціал міста, а через велику кількість факторів, що не піддаються безпосередній чи «кількісній» оцінці. Дуже велику роль тут відіграють «іміджеві» характеристики міст.

**Умови життя в цілому** (*п'ята колонка,* додаток 5). Останнє завдання для студентів полягало в оцінюванні взаємного положення великих міст за умовами життя населення в цілому. Призначення цієї колонки анкети — перевірка правильності і адекватності заповнення тим чи іншим респондентом попередніх колонок.

Як показав аналіз, у цілому студенти зрозуміли завдання і адекватно проранжували великі міста за кожною зі складових. Більше того, кореляційне порівняння між загальним індексом сприятливості умов життя (обчисленого як середнє арифметичне від присвоєного респондентами рейтингового місця усім великим містам за кожною складовою) і загальною оцінкою положення великих міст на шкалі «сприятливість умов життя загалом» (остання колонка в анкеті) дало значення кореляційного зв'язку в 0,99 (без урахування «ваги» кожної зі складових у загальному «перцепційному» індексі сприятливості умов життя) і 0,92 (з її врахуванням), що підтверджує наявність строго позитивного взаємозв'язку між покомпонентною та інтегральною оцінками.

На рис. 2.19 показано відмінності, що зафіксовані між ранговим місцем окремих великих міст, яке їм присвоїли студенти під час оцінювання умов життя загалом, і тим місцем, яке визначено за зведенням в єдиний індекс чотирьох попередньо оцінених складових (екологічної, економічної, соціальної і соціокультурної), розраховано як середнє арифметичне за однакової «ваги» всіх складових і окремо з урахуванням середньої «ваги», визначеної за відповідями на друге запитання анкети.

Таким чином, відповіді респондентів на окремі питання чітко вибудовуються в логічну систему, причому особливих протиріч не встановлено: в основному респонденти обирають для проживання велике місто, при цьому ставлячи економіку на перший план — адже велике місто дійсно пропонує більше можливостей, більші зарплати, потужні ринки праці і послуг тощо.

Водночас анкетування показало, що у нових реаліях урбанізаційного розвитку молоде і активне населення турбує не лише економіка, а здебільшого екологічність середовища проживання та інші складові. Причому значущість

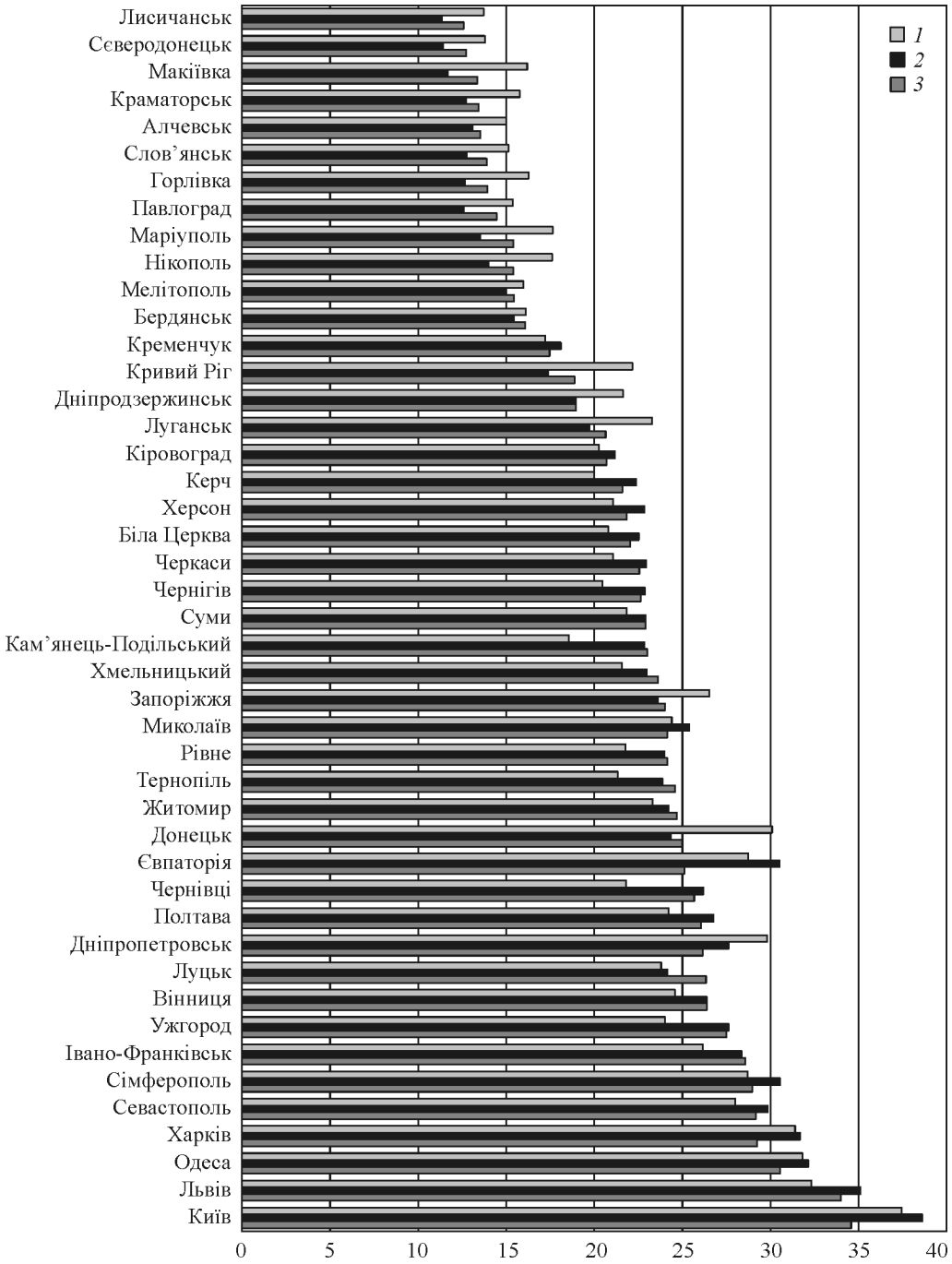



**Рис. 2.19.** Результати рейтингової оцінки положення великих міст за оцінювання умов життя населення (анкетне опитування):

*1* — агрегація 4 складових (з ваговими коефіцієнтами); *2* — остання колонка анкети; *3* — агрегація 4 складових (без вагових коефіцієнтів)

екологічного, а також культурно-духовного чинника суттєво варіює у відповідях представників ЧНУ і решти ВНЗ.

Думка студентів з приводу розвитку соціальної сфери та економічної активності у великих містах характеризується несуттєвими розбіжностями у поглядах на лідерів. Більше того, вона, очевидно, ґрунтується на сприйнятті цілих регіонів, адже міста «вписані» в уявну «картину регіонів». Гірша ситуація з інтерпретацією аутсайдерів, тобто міст, в яких констатують певні «втрати» в економічній чи соціальній сфері. Найбільші розбіжності в оцінках іноді помітні в гендерній позиції та, особливо, в думках студентів ВНЗ різних географічних регіонів. Розглядаючи екологічну і культурно-духовну складові, студентам було важко виокремити лідерів, хоча щодо аутсайдерів їх думка була більш ніж однозначною. Незважаючи на умовну складність оцінювання, ці дві складові умов життя виявилися доволі прозорими для розуміння незалежно від статі, місця проживання та місця знаходження ВНЗ.

## 2.3. ІНТЕГРАЛЬНА ОЦІНКА УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ

Під час розрахунку об'єктивного індексу сприятливості умов життя населення великих міст було використано вагові коефіцієнти значущості кожної з чотирьох складових оцінки, які були визначені на основі послідовного розрахунку коефіцієнтів кореляції між індексами економічної, соціальної, екологічної, соціокультурної складових умов життя населення та індексом демографічного потенціалу великих міст. Кореляційний аналіз засвідчив, що найбільший зв'язок з індексом демографічного потенціалу великих міст установлено для соціокультурної і соціальної складових умов життя населення (відповідно коефіцієнти кореляції — 0,734 і 0,658), слабкий — для економічної складової (0,260) і майже повна відсутність зв'язку — для екологічної складової (0,166) (табл. 2.1). Вагові коефіцієнти для кожної із чотирьох складових ми встановили пропорційно до значень коефіцієнтів кореляції за умови, що їх сума дорівнює одиниці. В результаті загальний об'єктивний індекс сприятливості умов життя обчислено за формулою

$$I_{\text{об'єкт}} = 0{,}144I_{\text{екон}} + 0{,}361I_{\text{соц}} + 0{,}091I_{\text{екол}} + 0{,}404I_{\text{культ}},$$

де $I_{\text{об'єкт}}$ — об'єктивний індекс сприятливості умов життя населення великих міст; $I_{\text{екон}}$ — індекс сприятливості економічної ситуації (0,144 — ваговий коефіцієнт); $I_{\text{соц}}$ — індекс розвитку соціальної сфери (0,361 — ваговий коефіцієнт); $I_{\text{екол}}$ — індекс сприятливості екологічної ситуації (0,091 — ваговий коефіцієнт); $I_{\text{культ}}$ — індекс соціокультурної сприятливості (0,404 — ваговий коефіцієнт).

Результати об'єктивної оцінки наведено у табл. 2.2 і на рис. 2.20, *а* (див. вклейку). Для розрахунку суб'єктивного індексу сприятливості умов життя населення великих міст було використано вагові коефіцієнти значущості кожної з чотирьох складових оцінки, визначених самими респондентами. На питання: «*Який із факторів для Вас є визначальним при виборі міста для проживання в Україні (одна відповідь)?*» 51 % голосів було віддано економічним, по 12 % — соціальним та екологічним факторам, 11 % — соціокультурній складовій, 14 % — решті факторів. Рівномірно розподіливши решту відповідей (14 %) за чотирма складовими, взятими до уваги, вагові коефіцієнти визначили пропорційно до відданих голосів.

*Таблиця 2.1*

**Індекс демографічного потенціалу великих міст України у його взаємозв'язку зі складовими індексами сприятливості умов життя населення**

| Місто | Демографічний потенціал | Складова | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Економічна | Соціальна | Екологічна | Соціокультурна |
| Сімферополь | 23,04 | 32,82 | 28,47 | 24,00 | 31,34 |
| Євпаторія | 12,52 | 16,30 | 21,97 | 36,75 | 24,89 |
| Керч | 15,20 | 11,78 | 20,05 | 25,67 | 17,97 |
| Севастополь | 27,89 | 25,65 | 26,46 | 28,17 | 18,80 |
| Вінниця | 31,81 | 20,95 | 19,22 | 29,00 | 29,06 |
| Луцьк | 29,79 | 21,85 | 21,36 | 29,33 | 28,16 |
| Дніпропетровськ | 24,93 | 37,10 | 26,41 | 12,75 | 20,94 |
| Дніпродзержинськ | 19,22 | 20,80 | 17,64 | 10,42 | 15,11 |
| Кривий Ріг | 20,12 | 26,45 | 22,53 | 12,08 | 11,30 |
| Нікополь | 8,65 | 25,33 | 17,81 | 14,33 | 13,87 |
| Павлоград | 25,48 | 17,57 | 16,66 | 28,00 | 11,78 |
| Донецьк | 21,67 | 36,42 | 22,68 | 19,33 | 19,40 |
| Горлівка | 16,46 | 8,75 | 19,90 | 21,42 | 14,23 |
| Краматорськ | 14,83 | 21,68 | 17,88 | 19,92 | 17,41 |
| Макіївка | 19,75 | 17,25 | 14,81 | 17,00 | 12,57 |
| Маріуполь | 20,73 | 22,28 | 17,53 | 10,33 | 13,43 |
| Слов'янськ | 12,58 | 15,53 | 19,97 | 27,83 | 17,64 |
| Житомир | 29,80 | 18,32 | 21,45 | 28,92 | 31,28 |
| Ужгород | 25,43 | 24,48 | 30,30 | 21,92 | 39,59 |
| Запоріжжя | 22,00 | 33,00 | 20,41 | 17,33 | 19,42 |
| Бердянськ | 11,84 | 14,13 | 14,45 | 36,58 | 15,74 |
| Мелітополь | 20,97 | 4,77 | 21,54 | 33,92 | 17,23 |
| Івано-Франківськ | 33,36 | 24,75 | 30,79 | 30,67 | 35,12 |
| Київ | 37,50 | 41,57 | 35,85 | 21,17 | 34,03 |
| Біла Церква | 26,79 | 12,17 | 21,37 | 19,00 | 25,35 |
| Кіровоград | 21,02 | 24,78 | 23,51 | 22,92 | 24,79 |
| Луганськ | 20,07 | 22,68 | 21,77 | 24,58 | 21,78 |
| Алчевськ | 13,21 | 30,73 | 16,35 | 19,33 | 17,45 |
| Лисичанськ | 12,97 | 23,20 | 19,61 | 20,08 | 10,39 |
| Сєвєродонецьк | 11,40 | 23,32 | 21,10 | 16,42 | 8,56 |
| Львів | 33,56 | 30,07 | 26,26 | 20,58 | 38,18 |
| Миколаїв | 22,32 | 28,68 | 22,55 | 22,42 | 20,14 |
| Одеса | 33,36 | 31,53 | 28,60 | 18,58 | 24,69 |
| Полтава | 24,36 | 28,30 | 30,72 | 22,33 | 30,30 |
| Кременчук | 21,94 | 27,02 | 24,62 | 15,08 | 21,48 |
| Рівне | 30,11 | 22,22 | 29,58 | 25,92 | 29,76 |
| Суми | 23,83 | 28,03 | 25,20 | 17,50 | 22,99 |
| Тернопіль | 28,50 | 16,47 | 28,61 | 32,17 | 36,01 |
| Харків | 30,74 | 27,18 | 26,29 | 21,58 | 28,65 |
| Херсон | 20,86 | 24,73 | 29,29 | 26,75 | 24,43 |
| Хмельницький | 30,94 | 21,88 | 23,46 | 28,75 | 30,29 |
| Кам'янець-Подільський | 26,63 | 14,78 | 23,69 | 36,08 | 31,23 |
| Черкаси | 24,43 | 27,25 | 27,40 | 18,25 | 28,74 |
| Чернівці | 31,36 | 19,90 | 30,67 | 35,33 | 30,68 |
| Чернігів | 29,75 | 14,28 | 26,43 | 16,58 | 27,79 |
| Коефіцієнт кореляції індексу демографічного потенціалу | | 0,260 | 0,658 | 0,166 | 0,734 |
| Вагові коефіцієнти | | 0,144 | 0,361 | 0,091 | 0,404 |

*Таблиця 2.2*

**Об'єктивна рейтингова оцінка умов життя населення великих міст України (з урахуванням ваги окремих складових)**

| Місто | Складова | | | | | | | | Індекс сприятливості умов життя | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Економічна (0,144) | | Соціальна (0,361) | | Екологічна (0,091) | | Соціокультурна (0,404) | | | |
| | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг |
| Київ | 5,99 | 1 | 12,94 | 1 | 1,93 | 26 | 13,75 | 5 | 34,61 | 1 |
| Ужгород | 3,53 | 21 | 10,94 | 5 | 1,99 | 23 | 15,99 | 1 | 32,45 | 2 |
| Івано-Франківськ | 3,56 | 19 | 11,11 | 2 | 2,70 | 7 | 14,19 | 4 | 31,65 | 3 |
| Львів | 4,33 | 8 | 9,48 | 16 | 1,87 | 27 | 15,42 | 2 | 31,10 | 4 |
| Тернопіль | 2,37 | 36 | 10,33 | 8 | 2,93 | 6 | 14,55 | 3 | 30,18 | 5 |
| Сімферополь | 4,73 | 5 | 10,28 | 10 | 2,18 | 19 | 12,66 | 6 | 29,85 | 6 |
| Чернівці | 2,87 | 32 | 11,07 | 4 | 3,22 | 4 | 12,39 | 9 | 29,55 | 7 |
| Полтава | 4,08 | 10 | 11,09 | 3 | 2,03 | 22 | 12,24 | 10 | 29,44 | 8 |
| Рівне | 3,20 | 26 | 10,68 | 6 | 2,36 | 16 | 12,02 | 12 | 28,26 | 9 |
| Черкаси | 3,92 | 12 | 9,89 | 11 | 1,66 | 34 | 11,61 | 14 | 27,08 | 10 |
| Харків | 3,91 | 13 | 9,49 | 15 | 1,96 | 24 | 11,57 | 15 | 26,93 | 11 |
| Кам'янець-Подільський | 2,13 | 39 | 8,55 | 19 | 3,28 | 3 | 12,62 | 8 | 26,58 | 12 |
| Одеса | 4,54 | 6 | 10,32 | 9 | 1,69 | 33 | 9,97 | 21 | 26,52 | 13 |
| Хмельницький | 3,15 | 27 | 8,47 | 21 | 2,62 | 11 | 12,24 | 11 | 26,48 | 14 |
| Херсон | 3,56 | 19 | 10,57 | 7 | 2,43 | 15 | 9,87 | 22 | 26,43 | 15 |
| Житомир | 2,64 | 33 | 7,74 | 28 | 2,63 | 10 | 12,64 | 7 | 25,65 | 16 |
| Луцьк | 3,15 | 27 | 7,71 | 30 | 2,67 | 8 | 11,38 | 16 | 24,91 | 17 |
| Дніпропетровськ | 5,34 | 2 | 9,53 | 14 | 1,16 | 42 | 8,46 | 26 | 24,49 | 18 |
| Вінниця | 3,02 | 30 | 6,94 | 37 | 2,64 | 9 | 11,74 | 13 | 24,34 | 19 |
| Чернігів | 2,06 | 40 | 9,54 | 13 | 1,51 | 38 | 11,23 | 17 | 24,34 | 20 |
| Кіровоград | 3,57 | 18 | 8,49 | 20 | 2,09 | 20 | 10,01 | 20 | 24,16 | 21 |
| Суми | 4,04 | 11 | 9,10 | 17 | 1,59 | 35 | 9,29 | 23 | 24,02 | 22 |
| Євпаторія | 2,35 | 37 | 7,93 | 25 | 3,34 | 1 | 10,06 | 19 | 23,68 | 23 |
| Севастополь | 3,69 | 16 | 9,55 | 12 | 2,56 | 12 | 7,60 | 30 | 23,40 | 24 |
| Донецьк | 5,24 | 3 | 8,19 | 22 | 1,76 | 30 | 7,84 | 29 | 23,03 | 25 |
| Кременчук | 3,89 | 14 | 8,89 | 18 | 1,37 | 40 | 8,68 | 25 | 22,83 | 26 |
| Миколаїв | 4,13 | 9 | 8,14 | 23 | 2,04 | 21 | 8,14 | 27 | 22,45 | 27 |
| Луганськ | 3,27 | 24 | 7,86 | 26 | 2,24 | 18 | 8,80 | 24 | 22,17 | 28 |
| Запоріжжя | 4,75 | 4 | 7,37 | 32 | 1,58 | 36 | 7,85 | 28 | 21,55 | 29 |
| Біла Церква | 1,75 | 42 | 7,71 | 29 | 1,73 | 32 | 10,24 | 18 | 21,43 | 30 |
| Алчевськ | 4,43 | 7 | 5,90 | 43 | 1,76 | 30 | 7,05 | 33 | 19,14 | 31 |
| Слов'янськ | 2,24 | 38 | 7,21 | 34 | 2,53 | 14 | 7,13 | 32 | 19,11 | 32 |
| Керч | 1,70 | 43 | 7,24 | 33 | 2,34 | 17 | 7,26 | 31 | 18,54 | 33 |
| Мелітополь | 0,69 | 45 | 7,78 | 27 | 3,09 | 5 | 6,96 | 35 | 18,52 | 34 |
| Краматорськ | 3,12 | 29 | 6,46 | 38 | 1,81 | 29 | 7,03 | 34 | 18,42 | 35 |
| Кривий Ріг | 3,81 | 15 | 8,13 | 24 | 1,10 | 43 | 4,57 | 43 | 17,61 | 36 |
| Нікополь | 3,65 | 17 | 6,43 | 39 | 1,30 | 41 | 5,60 | 39 | 16,98 | 37 |
| Бердянськ | 2,04 | 41 | 5,22 | 45 | 3,33 | 2 | 6,36 | 36 | 16,95 | 38 |
| Лисичанськ | 3,34 | 23 | 7,08 | 36 | 1,83 | 28 | 4,20 | 44 | 16,45 | 39 |
| Дніпродзержинськ | 3,00 | 31 | 6,37 | 40 | 0,95 | 44 | 6,10 | 37 | 16,42 | 40 |
| Горлівка | 1,26 | 44 | 7,18 | 35 | 1,95 | 25 | 5,75 | 38 | 16,14 | 41 |
| Северодонецьк | 3,36 | 22 | 7,62 | 31 | 1,49 | 39 | 3,46 | 45 | 15,93 | 42 |
| Маріуполь | 3,21 | 25 | 6,33 | 41 | 0,94 | 45 | 5,42 | 40 | 15,90 | 43 |
| Павлоград | 2,53 | 34 | 6,01 | 42 | 2,55 | 13 | 4,76 | 42 | 15,85 | 44 |
| Макіївка | 2,48 | 35 | 5,35 | 44 | 1,55 | 37 | 5,08 | 41 | 14,46 | 45 |

За умови, що сума вагових коефіцієнтів дорівнює одиниці, коефіцієнт значущості становить: економічної складової — 0,545; соціальної та екологічної складових — по 0,155; соціокультурної складової — 0,145.

В результаті суб'єктивний індекс сприятливості умов життя населення розраховано за формулою

$$I_{суб} = 0{,}545I_{екон} + 0{,}155I_{соц} + 0{,}155I_{екол} + 0{,}145I_{культ},$$

де $I_{суб}$ — суб'єктивний індекс сприятливості умов життя населення; $I_{екон}$ — індекс сприятливості економічної ситуації; $I_{соц}$ — індекс розвитку соціальної сфери; $I_{екол}$ — індекс сприятливості екологічної ситуації; $I_{культ}$ — індекс соціокультурної сприятливості.

У табл. 2.3 наведено значення «зважених» складових та інтегрального індекса сприятливості умов життя населення у великих містах України, отриманих при зведенні результатів анкетного опитування студентів українських ВНЗ і відповідному ранжуванні міст. Як уже зазначено, перша десятка міст включає найбільші за кількістю населення міста України, кримський «тандем» (Сімферополь, Севастополь) і 2 західноукраїнські міста — Львів, Івано-Франківськ (рис. 2.20, *б*, див. вклейку).

Середньоарифметичне зведення результатів оцінки умов життя за загальним об'єктивним і суб'єктивним індексами їх сприятливості дало змогу визначити інтегральну рейтингову оцінку і розподілити великі міста України у порядку зменшення сприятливості умов життя в них (табл. 2.4). Потенціали «сприятливості» умов життя за інтегральним індексом показано на рис. 2.21 (див. вклейку).

Як видно, об'єктивна і суб'єктивна оцінки сприятливості умов життя у великих містах суттєво різняться. Чітко визначеною в обох оцінках є перша позиція Києва, відрив якого очевидний за об'єктивними статистичними показниками і за сприйняттям більшістю респондентів столиці як фокуса максимального можливого задоволення їх власних потреб на теренах України. Збігаються об'єктивна і суб'єктивна оцінки умов життя і щодо економічно розвинених, але екологічно несприятливих великих міст Сходу України, яким в інтегральних об'єктивній і суб'єктивній оцінках присвоєні останні місця. Для решти міст ситуація неоднозначна. На наш погляд, зумовлено це декількома обставинами:

- вплив умов життя на населення певною мірою трансформується історією розвитку того чи іншого міста, його сучасною роллю на економічній, соціальній та інших картах України;
- більшість респондентів психологічно схильна порівнювати власні умови життя зі значно кращими умовами інших людей; відповідно, й умови життя того чи іншого великого міста України нерідко порівнюють з умовами життя у столиці;
- очікування і цілі респондентів значно корегуються конкретними життєвими обставинами кожного з них — отже, оцінювальні стандарти від цього також змінюються.

Усі ці фактори є елементами «суб'єктивної» реконструкції об'єктивного індексу сприятливості умов життя, розрахованого на основі статистичних даних. Комбінація обох індексів дає такі можливі варіанти: від збігу позитивних

*Таблиця 2.3*

**Суб'єктивна рейтингова оцінка умов життя населення великих міст України (з урахуванням ваги окремих складових)**

| Місто | Складова | | | | | | | | Індекс сприятливості умов життя | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Економічна (0,545) | | Соціальна (0,155) | | Екологічна (0,155) | | Соціокультурна (0,145) | | | |
| | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг |
| Київ | 22,93 | 1 | 6,06 | 1 | 3,10 | 27 | 5,40 | 2 | 37,49 | 1 |
| Львів | 16,30 | 7 | 5,29 | 2 | 5,29 | 2 | 5,49 | 1 | 32,37 | 2 |
| Одеса | 18,36 | 5 | 4,99 | 4 | 3,98 | 20 | 4,48 | 4 | 31,81 | 3 |
| Харків | 19,00 | 4 | 5,08 | 3 | 3,28 | 25 | 4,12 | 7 | 31,48 | 4 |
| Донецьк | 20,82 | 2 | 4,60 | 8 | 1,41 | 43 | 3,33 | 24 | 30,16 | 5 |
| Дніпропетровськ | 19,39 | 3 | 4,82 | 5 | 2,22 | 32 | 3,48 | 20 | 29,91 | 6 |
| Сімферополь | 15,39 | 8 | 4,74 | 6 | 4,80 | 11 | 3,84 | 14 | 28,77 | 7 |
| Севастополь | 14,38 | 11 | 4,71 | 7 | 4,91 | 9 | 4,10 | 8 | 28,10 | 8 |
| Запоріжжя | 16,62 | 6 | 4,12 | 9 | 2,34 | 30 | 3,49 | 19 | 26,57 | 9 |
| Івано-Франківськ | 12,29 | 14 | 4,08 | 10 | 5,27 | 5 | 4,54 | 3 | 26,18 | 10 |
| Вінниця | 11,81 | 15 | 4,06 | 11 | 4,85 | 10 | 3,88 | 13 | 24,60 | 11 |
| Миколаїв | 13,52 | 13 | 3,61 | 18 | 3,87 | 22 | 3,42 | 22 | 24,42 | 12 |
| Полтава | 11,64 | 16 | 4,06 | 11 | 4,56 | 14 | 3,98 | 12 | 24,24 | 13 |
| Ужгород | 10,12 | 29 | 3,92 | 13 | 5,69 | 1 | 4,27 | 5 | 24,00 | 14 |
| Луцьк | 10,79 | 23 | 3,87 | 15 | 5,14 | 7 | 4,02 | 9 | 23,82 | 15 |
| Луганськ | 14,98 | 9 | 3,50 | 20 | 2,11 | 33 | 2,75 | 30 | 23,34 | 16 |
| Житомир | 11,52 | 17 | 3,90 | 14 | 4,33 | 15 | 3,56 | 18 | 23,31 | 17 |
| Євпаторія | 9,71 | 32 | 3,66 | 17 | 5,29 | 3 | 3,63 | 16 | 22,29 | 18 |
| Кривий Ріг | 14,88 | 10 | 3,23 | 29 | 1,54 | 41 | 2,56 | 31 | 22,21 | 19 |
| Суми | 11,08 | 21 | 3,39 | 24 | 4,25 | 16 | 3,23 | 26 | 21,95 | 20 |
| Чернівці | 8,58 | 42 | 3,75 | 16 | 5,28 | 4 | 4,21 | 6 | 21,82 | 21 |
| Рівне | 9,86 | 31 | 3,55 | 19 | 4,77 | 12 | 3,62 | 17 | 21,80 | 22 |
| Дніпродзержинськ | 14,22 | 12 | 3,11 | 31 | 1,94 | 34 | 2,51 | 32 | 21,78 | 23 |
| Хмельницький | 10,06 | 30 | 3,49 | 21 | 4,62 | 13 | 3,45 | 21 | 21,62 | 24 |
| Тернопіль | 8,92 | 40 | 3,43 | 22 | 5,04 | 8 | 4,00 | 11 | 21,39 | 25 |
| Черкаси | 10,29 | 28 | 3,40 | 23 | 4,19 | 18 | 3,27 | 25 | 21,15 | 26 |
| Херсон | 10,78 | 24 | 3,24 | 28 | 3,95 | 21 | 3,11 | 27 | 21,08 | 27 |
| Біла Церква | 10,39 | 27 | 3,28 | 26 | 3,87 | 22 | 3,34 | 23 | 20,88 | 28 |
| Чернігів | 9,42 | 34 | 3,37 | 25 | 4,10 | 19 | 3,65 | 15 | 20,54 | 29 |
| Кіровоград | 10,74 | 25 | 3,25 | 27 | 3,41 | 24 | 2,92 | 29 | 20,32 | 30 |
| Керч | 9,59 | 33 | 3,19 | 30 | 4,24 | 17 | 3,06 | 28 | 20,08 | 31 |
| Кам'янець-Подільський | 6,46 | 45 | 2,96 | 32 | 5,24 | 6 | 4,00 | 10 | 18,66 | 32 |
| Маріуполь | 11,52 | 17 | 2,60 | 33 | 1,61 | 40 | 1,97 | 38 | 17,70 | 33 |
| Нікополь | 11,42 | 19 | 2,39 | 36 | 1,82 | 36 | 2,01 | 37 | 17,64 | 34 |
| Кременчук | 9,23 | 37 | 2,41 | 35 | 3,16 | 26 | 2,50 | 33 | 17,30 | 35 |
| Горлівка | 10,95 | 22 | 2,26 | 37 | 1,44 | 42 | 1,69 | 42 | 16,34 | 36 |
| Макіївка | 11,18 | 20 | 2,11 | 41 | 1,27 | 45 | 1,68 | 44 | 16,24 | 37 |
| Бердянськ | 8,86 | 41 | 2,43 | 34 | 2,73 | 28 | 2,15 | 35 | 16,17 | 38 |
| Мелітополь | 9,15 | 38 | 2,24 | 38 | 2,39 | 29 | 2,24 | 34 | 16,02 | 39 |
| Краматорськ | 10,60 | 26 | 2,16 | 39 | 1,34 | 44 | 1,76 | 41 | 15,86 | 40 |
| Павлоград | 9,06 | 39 | 2,14 | 40 | 2,28 | 31 | 1,90 | 39 | 15,38 | 41 |
| Слов'янськ | 9,29 | 36 | 1,95 | 43 | 1,76 | 38 | 2,12 | 36 | 15,12 | 42 |
| Алчевськ | 9,42 | 34 | 1,97 | 42 | 1,81 | 37 | 1,83 | 40 | 15,03 | 43 |
| Сєвєродонецьк | 8,43 | 44 | 1,85 | 45 | 1,89 | 35 | 1,66 | 45 | 13,83 | 44 |
| Лисичанськ | 8,49 | 43 | 1,90 | 44 | 1,72 | 39 | 1,69 | 43 | 13,80 | 45 |

*Таблиця 2.4*

**Інтегральна рейтингова оцінка сприятливості умов життя населення великих міст України (з урахуванням ваги окремих складових)**

| Місто | Складова | | | | | | | | Індекс сприятливості умов життя | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Економічна | | Соціальна | | Екологічна | | Соціокультурна | | | |
| | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг | Індекс | Ранг |
| Київ | 14,46 | 1 | 9,50 | 1 | 2,51 | 28 | 9,57 | 3 | 36,04 | 1 |
| Львів | 10,32 | 7 | 7,39 | 8 | 3,58 | 11 | 10,46 | 1 | 31,75 | 2 |
| Сімферополь | 10,06 | 8 | 7,51 | 5 | 3,49 | 13 | 8,25 | 8 | 29,31 | 3 |
| Харків | 11,46 | 4 | 7,29 | 9 | 2,62 | 27 | 7,85 | 11 | 29,22 | 4 |
| Одеса | 11,45 | 5 | 7,66 | 2 | 2,83 | 22 | 7,23 | 18 | 29,17 | 5 |
| Івано-Франківськ | 7,92 | 14 | 7,60 | 3 | 4,03 | 4 | 9,36 | 4 | 28,91 | 6 |
| Ужгород | 6,82 | 28 | 7,43 | 6 | 3,84 | 7 | 10,13 | 2 | 28,22 | 7 |
| Дніпропетровськ | 12,37 | 3 | 7,18 | 10 | 1,69 | 36 | 5,97 | 24 | 27,21 | 8 |
| Полтава | 7,86 | 15 | 7,57 | 4 | 3,30 | 15 | 8,11 | 9 | 26,84 | 9 |
| Донецьк | 13,03 | 2 | 6,39 | 17 | 1,58 | 39 | 5,58 | 30 | 26,58 | 10 |
| Тернопіль | 5,65 | 41 | 6,88 | 14 | 3,98 | 5 | 9,27 | 5 | 25,78 | 11 |
| Севастополь | 9,04 | 11 | 7,13 | 11 | 3,73 | 9 | 5,85 | 25 | 25,75 | 12 |
| Чернівці | 5,72 | 40 | 7,41 | 7 | 4,25 | 3 | 8,30 | 7 | 25,68 | 13 |
| Рівне | 6,53 | 31 | 7,11 | 12 | 3,57 | 12 | 7,82 | 13 | 25,03 | 14 |
| Житомир | 7,08 | 23 | 5,82 | 22 | 3,48 | 14 | 8,10 | 10 | 24,48 | 15 |
| Вінниця | 7,41 | 18 | 5,50 | 30 | 3,74 | 8 | 7,81 | 14 | 24,46 | 16 |
| Луцьк | 6,97 | 24 | 5,79 | 23 | 3,90 | 6 | 7,70 | 15 | 24,36 | 17 |
| Черкаси | 7,11 | 22 | 6,64 | 15 | 2,92 | 20 | 7,44 | 16 | 24,11 | 18 |
| Запоріжжя | 10,69 | 6 | 5,75 | 25 | 1,96 | 33 | 5,67 | 28 | 24,07 | 19 |
| Хмельницький | 6,61 | 29 | 5,98 | 19 | 3,62 | 10 | 7,84 | 12 | 24,05 | 20 |
| Херсон | 7,17 | 20 | 6,91 | 13 | 3,19 | 17 | 6,49 | 21 | 23,76 | 21 |
| Миколаїв | 8,83 | 12 | 5,88 | 20 | 2,96 | 19 | 5,78 | 26 | 23,45 | 22 |
| Євпаторія | 6,03 | 34 | 5,79 | 23 | 4,31 | 1 | 6,84 | 19 | 22,97 | 23 |
| Суми | 7,56 | 16 | 6,24 | 18 | 2,92 | 20 | 6,26 | 23 | 22,98 | 24 |
| Луганськ | 9,12 | 10 | 5,68 | 27 | 2,17 | 31 | 5,78 | 26 | 22,75 | 25 |
| Кам'янець-Подільський | 4,29 | 45 | 5,75 | 25 | 4,26 | 2 | 8,31 | 6 | 22,61 | 26 |
| Чернігів | 5,74 | 39 | 6,45 | 16 | 2,80 | 23 | 7,44 | 16 | 22,43 | 27 |
| Кіровоград | 7,15 | 21 | 5,87 | 21 | 2,75 | 25 | 6,47 | 22 | 22,24 | 28 |
| Біла Церква | 6,70 | 33 | 5,50 | 30 | 2,80 | 23 | 6,79 | 20 | 21,16 | 29 |
| Кременчук | 6,56 | 30 | 5,65 | 29 | 2,27 | 30 | 5,59 | 29 | 20,07 | 30 |
| Кривий Ріг | 9,34 | 9 | 5,68 | 27 | 1,32 | 44 | 3,56 | 41 | 19,90 | 31 |
| Керч | 5,65 | 41 | 5,22 | 32 | 3,29 | 16 | 5,16 | 31 | 19,32 | 32 |
| Дніпродзержинськ | 8,61 | 13 | 4,74 | 34 | 1,44 | 42 | 4,31 | 36 | 19,10 | 33 |
| Нікополь | 7,53 | 17 | 4,41 | 40 | 1,56 | 41 | 3,81 | 38 | 17,31 | 34 |
| Мелітополь | 4,92 | 44 | 5,01 | 33 | 2,74 | 26 | 4,60 | 33 | 17,27 | 35 |
| Краматорськ | 6,86 | 26 | 4,31 | 41 | 1,58 | 39 | 4,39 | 35 | 17,14 | 36 |
| Слов'янськ | 5,76 | 38 | 4,58 | 37 | 2,15 | 32 | 4,63 | 32 | 17,12 | 37 |
| Алчевськ | 6,92 | 25 | 3,94 | 43 | 1,78 | 34 | 4,44 | 34 | 17,08 | 38 |
| Маріуполь | 7,37 | 19 | 4,46 | 39 | 1,27 | 45 | 3,70 | 40 | 16,80 | 39 |
| Бердянськ | 5,45 | 43 | 3,82 | 44 | 3,03 | 18 | 4,26 | 37 | 16,56 | 40 |
| Горлівка | 6,10 | 32 | 4,72 | 36 | 1,69 | 36 | 3,72 | 39 | 16,23 | 41 |
| Павлоград | 5,80 | 37 | 4,08 | 42 | 2,41 | 29 | 3,33 | 43 | 15,62 | 42 |
| Макіївка | 6,83 | 27 | 3,73 | 45 | 1,41 | 43 | 3,38 | 42 | 15,35 | 43 |
| Лисичанськ | 5,91 | 35 | 4,49 | 38 | 1,77 | 35 | 2,94 | 44 | 15,11 | 44 |
| Сєвєродонецьк | 5,89 | 36 | 4,73 | 35 | 1,69 | 36 | 2,56 | 45 | 14,87 | 45 |

**Рис. 2.22.** Зіставлення суб'єктивної і об'єктивної оцінок умов життя населення великих міст України

і негативних оцінок до певною мірою парадоксальної ситуації, коли непогані за статистичною оцінкою умови мають «уживатися» з негативною оцінкою їх респондентами; коли об'єктивно пораховані за статистичними даними несприятливі умови життя не заважають респондентам віддати високі позиції окремим містам. Зіставлення результатів двох оцінювань показано на рис. 2.22.

До першої групи з умовною назвою «Унісон» (світла зона на рис. 2.22), потрапили 14 міст, об'єктивна висока позиція яких за статистичними розрахунками збіглась з високою оцінкою сприятливості умов життя в них респондентами. Це всі міста-мільйонники, більшість великих міст Заходу України (Львів, Луцьк, Ужгород, Івано-Франківськ, Рівне, Чернівці), а також Житомир, Вінниця, Полтава і Сімферополь. Якщо стосовно зрозумілого відчуття респондентами сприятливості умов життя крізь призму різноманіття можливостей, які пропонують міста-мільйонники, соціокультурної і зовнішньої привабливості західноукраїнських міст пояснення навряд чи потрібні, то симпатії до останніх чотирьох міст можуть бути зумовлені різними причинами — від унікальності та своєрідності до розуміння виняткової ролі і перспектив цих міст — центрів систем розселення, кожне з яких відзначається своїм внеском у розвиток України сьогодні.

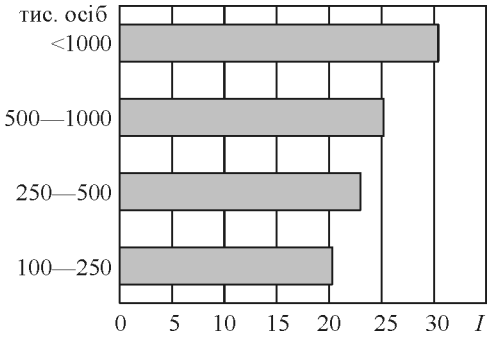



**Рис. 2.23.** Середній об'єктивно-суб'єктивний індекс спрятливості умов життя населення у великих містах різних категорій людності

Проте найчисленнішою виявилася група міст з дуже низькою оцінкою умов життя як респондентами, так і за агрегуванням часткових статистичних показників (рис. 2.22). Ця група, умовна назва «Депривація», показує однозначність у негативній оцінці відразу 16 міст респондентами і водночас низьке їх положення в рейтингу за об'єктивною оцінкою: 13 міст — на Сході України, а також Біла Церква, Кременчук і Керч. Ці міста асоціюються із суттєвими обмеженнями (дефіцитами) у задоволенні різносторонніх потреб населення.

Оцінка цих міст респондентами так чи інакше пов'язана із сприйняттям їх як величезних промислових центрів і наслідками оцінки такого їх статусу (екологічними, соціокультурними та іншими).

Велике значення у суб'єктивній оцінці міст, які входять до вказаних груп, має імідж східних й західних міст і регіонів України, сформований у свідомості суспільства та окремих його груп і зумовлений національними, культурологічними факторами, іноді емоційно-забарвлений, часто поверхневий, але доволі усталений. Якщо сприйняття населення збігається з об'єктивною доброю оцінкою умов життя у великих містах, то це позитивний фактор. Однак якщо обидві оцінки негативні, то владі слід звернути на це увагу, адже соціальні перспективи багатьох міст, які опинились у групі «Дерівація», дійсно дуже низькі (рис. 2.22).

Цікавою є група міст, що потрапили у зону «Адаптація»: Севастополь, Євпаторія, Кривий Ріг, Донецьк, Запоріжжя, Луганськ, Миколаїв (рис. 2.23). Назва зони зумовлена припущенням, за яким низькій об'єктивній оцінці сприятливості умов життя у цих містах відповідає відверто завищена оцінка її респондентами, а це означає певну адаптацію та умовну задоволеність населення сьогоденням цих міст. Можна говорити і про «підтягування» реального стану речей у позитивний бік унаслідок «ідеалізованого» образу цих міст, який склався у респондентів.

Різні оцінки має група міст різних регіонів України, які потрапили у зону з умовною назвою «Дисонанс». Це Кіровоград, Суми, Тернопіль, Херсон, Хмельницький, Кам'янець-Подільський, Черкаси і Чернігів, позитивна об'єктивна оцінка яких за інтегральним індексом сприятливості умов життя населення сходить нанівець унаслідок низької оцінки їх респондентами. Тут, як ніде, помітно, що велике місто асоціюється у більшості молодих людей передусім з місцем проживання і роботою. Однак незважаючи на певні об'єктивні переваги цих міст перед іншими, респонденти не вибирають їх як перспективні для проживання, працевлаштування, створення і розширення сімей тощо.

Загалом диференціація великих міст України за сприятливістю умов життя населення (за зведеним об'єктивно-суб'єктивним індексом (рис. 2.23))

має доволі чіткі обриси. Вона грунтується на географічних та історичних особливостях розвитку міст, враховує рівною мірою всі складові життя і може бути об'єднана щонайменше двома поняттями «престижність» і «перспективність» великого міста. Явна перевага тут за найбільшими за людністю містами.

## 2.4. ТИПІЗАЦІЯ ВЕЛИКИХ МІСТ ЗА ОСОБЛИВОСТЯМИ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ

Одним з найважливіших етапів дослідження став багатовимірний аналіз великих міст України та їх типізація у просторі чотирьох складових умов життя — економічної, соціальної, екологічної та соціокультурної (культурно-духовної). Виділені на основі кластерного аналізу (за допомогою програми Statistica) групи (типи) великих міст України *за особливостями «профілю» умов життя населення* характеризуються подібним співвідношенням чотирьох узагальнених складових, попередньо розрахованих на основі статистичних даних і результатів анкетного опитування.

Аналіз дендрограми, яка є відображенням ієрархічної кластеризації, дав змогу на одному з рівнів виділити чотири великі кластери (рис. 2.24, 2.25).

Порядковий номер отриманих кластерів не є їх рейтинговою оцінкою, а окреслює лише множину подібних за сукупністю чотирьох ознак (індексів) особливостей умов життя населення. Проте закономірність «погіршення ситуації» від I до IV типу помітити можна. До типу I потрапили міста, які можна умовно віднести до елітних, по міських артеріях яких тече «голуба кров». Інші три типи відображають принцип світлофора, регресуючи згори донизу. Тип II наче поєднує в собі за кольором зелені міста, які мають «гранично допустимі норми» умов життя населення. Певна незбалансованість у формуванні умов життя характерна для типу III, позначеному жовтим кольором. Червоний колір типу IV сигналізує про певні дефіцити і загалом про незадовільний стан умов життя населення у виділеному цим кольором кластері великих міст.

Звертаючи увагу на максимальну відстань об'єднання кластерів, можна констатувати, що вона загалом невелика (приблизно 24), тобто об'єднання міст є задовільним. Розуміючи, що за такої відстані кожен кластер містить доволі велике число міст, було вирішено деталізувати ці групи і виділити в уже сформованих кластерах (типах) підтипи для детальнішого розгляду.

Зазначимо, що кластерний аналіз дав змогу лише розбити міста на групи без урахування відокремлених економічних, соціальних, екологічних і соціокультурних складових формування умов життя населення. Для подолання цього недоліку, було побудовано пелюсткові діаграми, які дають наочне уявлення про стан кожної зі складових розвитку міст того чи іншого типу. Детальну інформацію про кожне з великих міст України подано у додатках, під час розгляду діаграм було зроблено спробу вловити найбільш подібні й відмінні риси побудованих «профілів». Виявилося потрібним і виокремлення у підтипи Львова (I-б) і Києва (I-г) , які відрізняються від інших міст «свого типу» і займають «особливу нішу» за конфігурацією «профілю» умов життя населення.

***Тип I*** характеризує 10 міст, серед яких 4 — мільйонники (Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса), 3 — з населенням понад 500 тис. осіб (Донецьк,

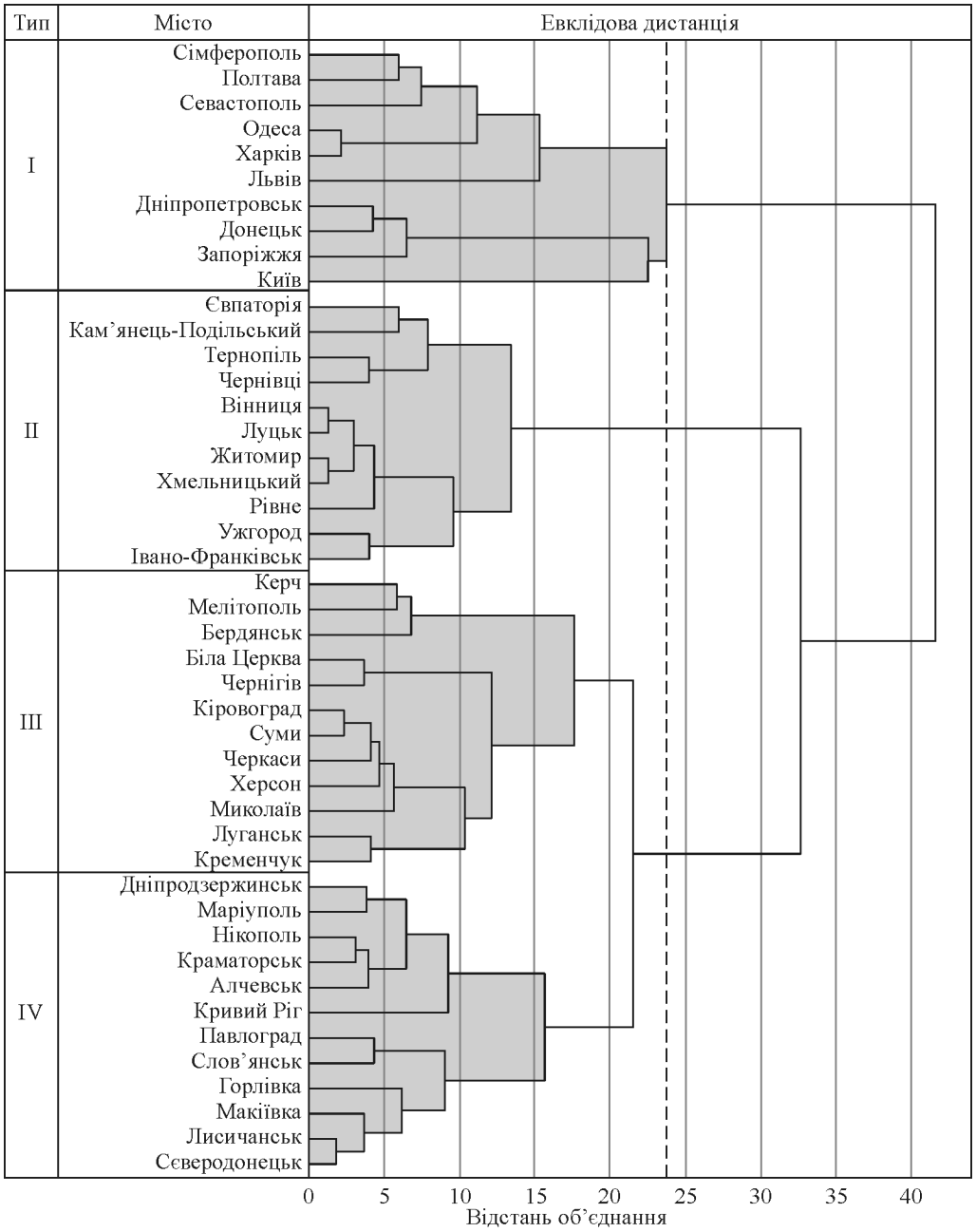



**Рис. 2.24.** Дендрограма кластеризації великих міст України

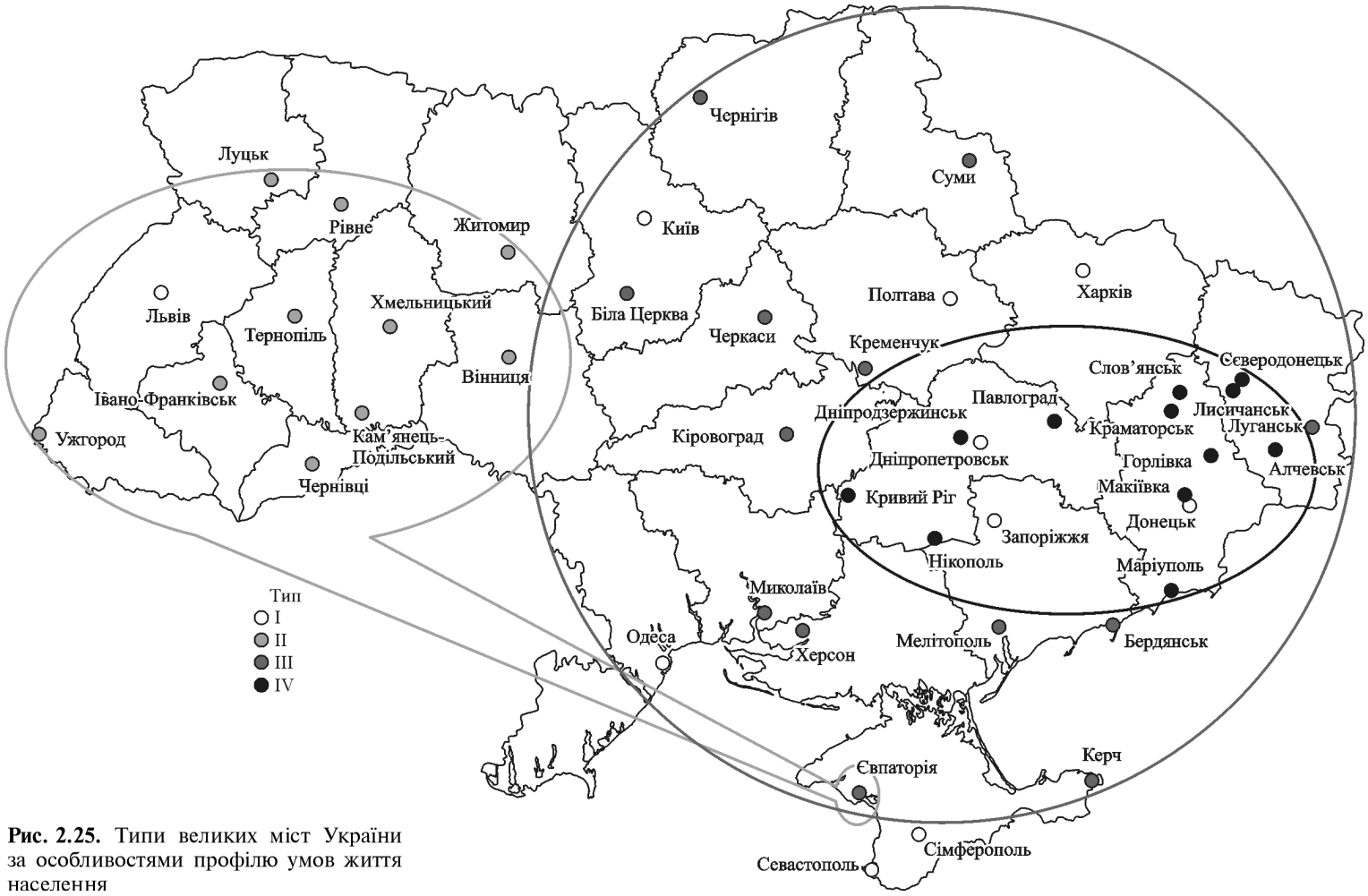



**Рис. 2.25.** Типи великих міст України за особливостями профілю умов життя населення

Львів, Запоріжжя), 3 — 250—500 тис. осіб (Сімферополь, Севастополь, Полтава) (рис. 2.26а, див. вклейку).

До цього типу здебільшого входять найбільші за людністю економічно активні міста з розвиненою соціальною сферою. Для всіх великих міст характерна відносно велика площа пелюсткових діаграм, водночас є різниця у їх формі, виділено 4 підтипи. *Підтип І-а* об'єднує міста Сімферополь, Полтава, Севастополь, Одеса і Харків — їх профілі щодо чотирьох основних складових умов життя населення мають певні ознаки збалансованості. Втім спостерігається і значний «позитивний» ухил у бік соціальної сфери, індекс якої у середньому, на думку студентів і за результатами підрахунків статистичних показників, має в цих містах найвищі значення. *Підтип І-в* включає великі промислові міста сходу — Дніпропетровськ, Донецьк і Запоріжжя, і також характеризується низькими балами за екологічною сприятливістю. *Підтипи І-б і І-г* є унікальними, оскільки налічують лише по одному представнику: Львів, як беззаперечну культурну столицю, та Київ, як пріоритетний і найбільший центр економічного розвитку. На відміну від Києва, у якого значно «кульгає» екологічна складова, Львів має більш збалансований «профіль». Водночас обидва великі міста мають чи не найбільші за площею профілі серед усіх великих міст України. Це відповідає і високому положенню цих міст за інтегральним індексом сприятливості умов життя населення (див. розд. 3).

***Тип ІІ*** поєднує міста із населенням до 500 тис. осіб, що знаходяться в основному на Заході України (рис. 2.26а). Незважаючи на велику кількість представників, цей тип великих міст має подібну форму пелюсткових діаграм. Проте і тут можна помітити відмінності, які призвели до виділення двох підтипів. *Підтип ІІ-а* об'єднує лише 4 міста, які є культурно-туристичними та рекреаційними центрами України, — Євпаторія, Тернопіль, Чернівці та Кам'янець-Подільський. Цей підтип можна виокремити під загальною назвою «екоміста», оскільки екологічний фактор є домінантою формування умов життя. Слід відзначити і високе значення культурно-духовної складової у розвитку міст підтипу. Проте стан соціальної сфери, а особливо її економічна складова, у цих містах є менш вираженими, наприклад, середній економічний індекс не досягає 16 балів. Пояснюється це і тим, що міста цього підтипу належать до найменшої за людністю категорії поселень із кількістю населення від 100 тис. до 250 тис. осіб. *Підтип ІІ-б* об'єднує Вінницю, Луцьк, Житомир, Хмельницький, Рівне, Ужгород та Івано-Франківськ, які, на перший погляд, подібні за профілем до підтипу ІІ-а. Однак цей підтип має чітку еколого-культурну орієнтацію профілів, оскільки середні показники індексу за соціокультурною складовою і екологічною сприятливістю майже однакові. Міста підтипу ІІ-б потужніші й в економічному сенсі (на 5 балів у середньому по місту).

***Тип ІІІ*** включає 12 міст, які географічно здебільшого «тяжіють» до центру (середньої частини) України (рис. 2.26б, див. вклейку). До цього типу увійшли: на півночі — Суми і Чернігів; у центрі — Біла Церква, Черкаси, Кременчук, Кіровоград; на півдні — Херсон, Миколаїв, Бердянськ і Мелітополь; як виняток, на сході — Керч і Луганськ.

Схарактеризувати цей тип можна як відносно збалансований при низьких індексах за всіма складовими. Велика кількість міст, які потрапили до цього типу, змусила нас виділити три підтипи. *Підтип ІІІ-а* об'єднує три примор-

ські міста — Керч, Мелітополь і Бердянськ. У профілі умов життя населення помітна їх екологічна сприятливість. *Підтип ІІІ-б* включає Чернігів і Білу Церкву. Ці представники мають переваги за культурно-духовною складовою формування умов життя. Міста обох підтипів характеризуються низькими індексами економічної сприятливості. *Підтип ІІІ-в* потужніший як за репрезентативністю, так і за загальним індексом умов життя населення: Кіровоград, Суми, Черкаси, Херсон, Миколаїв, Луганськ і Кременчук. Ці міста є уособленням більшої збалансованості складових.

***Тип IV*** об'єднує на Сході України, за винятком обласних центрів, 12 великих міст — Донецької (Маріуполь, Краматорськ, Слов'янськ, Горлівка, Макіївка), Дніпропетровської (Дніпродзержинськ, Нікополь, Кривий Ріг, Павлоград) та Луганської (Алчевськ, Лисичанськ, Сєвєродонецьк) областей. Схарактеризувати тип можна як розбалансований із низькими індексами за всіма чотирма складовими (рис. 2.26б).

Виділено два підтипи. *Підтип IV-а* об'єднує виключно міста, які є потужними центрами промислової діяльності (Дніпродзержинськ, Маріуполь, Нікополь, Краматорськ, Алчевськ, Кривий Ріг). Середні індекси економічної складової формування умов життя населення по містах підтипу є вдвічі вищими за індекси екологічної сприятливості. *Підтип IV-б* включає міста, профіль яких за формою подібний до профілю підтипу IV-а, але за окремими індексами значно менший (Павлоград, Слов'янськ, Горлівка, Макіївка, Лисичанськ, Сєвєродонецьк). Ухил у бік економіки тут менший, але індекс екологічної сприятливості вищий, ніж у містах підтипу IV-а. Найменшими індексами цього підтипу відзначається соціокультурна складова.

Великі міста України за сукупністю подібних ознак формування умов життя населення утворюють типи, які в цілому мають помітну географічну приналежність — явно виражена залежність від географічного розташування. За винятком І типу, ця закономірність простежується дуже чітко. До типу ІІ належать міста Західної України та на півдні — Євпаторія. Отже, цей тип чітко окреслює своєрідний ареал, до якого входять міста зі сприятливими умовами життя. Тип ІІІ утворює ареал, який за формою нагадує півмісяць і включає міста Центральної України, а також «крайні» свої точки — Керч і Луганськ. Тип IV, що об'єднав великі міста із найгіршими умовами життя, характеризує індустріальний Схід України. Іншими словами, умови життя населення у великих містах (не враховуючи групу міст найбільшої людності, які належать до типу І) покращуються у напрямку зі сходу на захід.

Лідерами щодо високих індексів і загальної збалансованості розвитку за всіма складовими формування умов життя населення стали ті великі міста, вік яких становить кілька сотень років. Не зводячи історію розвитку міст до певних порівнянь «впливу» тих чи інших імперій, під владою яких тривалі роки перебували окремі регіони України, слід вказати на відмінності в зовнішньому обліку і «сформованості» західних і східних великих міст, що певним чином відображується на способі та умовах життя їх мешканців. Такі міста, як Львів, Чернівці, Івано-Франківськ, Луцьк, можуть бути схарактеризовані як шедеври архітектурної творчості, вони чітко позиціонують себе і сприймаються населенням насамперед як культурні центри. На відміну від них промислові гіганти Сходу України формувалися і розвивалися саме як індустріальні центри,

інтереси яких були дуже слабо пов'язані з інтересами регіонів і населення, а більше — з народногосподарськими інтересами колишнього СРСР. Надзвичайно велику швидкість побудови багатьох східних міст біля реконструйованих старих і новостворених промислових підприємств та інфраструктури (у тому числі соціальної), яка виникала поруч, декларували як величезний успіх, але для цього було задіяно шалені зусилля і працю людей, які поклали своє життя і здоров'я в ім'я економічного прогресу величезної країни. Такий успіх не завжди давав змогу тоді і зовсім неможливо говорити нині про стале майбутнє, екологічну чистоту і «справжню урбанізованість» умов життя населення більшості з великих міст промислового Сходу, що є розплатою за бездумний і диспропорційний розвиток країни протягом радянського періоду і раніше. Разом з тим дефіцит великих опорних економічних центрів — нових полюсів росту на Заході, які були б точками міграційної, інвестиційної і будь-якої іншої привабливості, на сьогодні також є значною перешкодою збалансованому і прискореному розвитку України. Ті сприятливіші умови життя, які в цілому констатуємо для західноукраїнських великих міст, є швидше за все результатом «традицій» життя населення, відображенням історії освоєння території і, відповідно, високого «культурного» та «екологічного» потенціалу, ніж відображенням реального рівня життя міських мешканців Західного регіону, теперішніх можливостей працевлаштування, отримання порівняно високих зарплат тощо. І тим не менш фактично «екологічна» і соціокультурна складові змогли «підняти» ці міста до рангу сприятливіших за умовами життя. Це засвідчує, що не лише економіка визначає умови життя населення великих міст і не тільки статистичними показниками відображується «імідж» територій. Намагаючись поєднати суб'єктивну думку і об'єктивні показники розвитку тих чи інших міст за різними складовими умов життя населення, вкотре заперечуємо однозначну пріоритетність чогось одного в житті людей.

* * *

Виявлено, що найнижчі темпи зменшення кількості населення характерні для мільйонників, найбільші втрати зафіксовано для групи міст від 100 до 250 тис. жителів. У чотирьох східних областях України зосереджено 40 % великих міст, більшість з яких стали 100-тисячниками на хвилі потужної індустріалізації у довоєнний і післявоєнний періоди. Майже половина великих міст країни мають «стаж людності» не більше 50 років, що впливає на формування їх зовнішніх ознак, спосіб та умови життя. За останні 20 років групу великих міст залишили 5 (в основі своїй промислових) східних міст — Єнакієве, Стаханов, Красний Луч, Костянтинівка, Олександрія. Абсолютна кількість населення великих міст щороку зменшується, проте рівень урбанізації залишається незмінним унаслідок менших темпів падіння кількості міського населення порівняно із сільським.

Демографічний потенціал великих міст — це сукупність характеристик населення, необхідних для його відтворення, виражений в індексі демографічного потенціалу, репрезентованому через людність міст, і три проміжні індекси — природного і механічного руху населення, статево-вікової гармонійності, потенціалу економічної активності та працездатності. До групи з високим індексом

потрапили міста-мільйонники України, що спричинено їх людністю і меншою мірою сприятливістю демографічних тенденцій, і західноукраїнські великі міста, які зосереджують порівняно невелику кількість населення, але мають сприятливіші демографічні тенденції розвитку. Протилежна тенденція характерна для східних міст, найнижче положення у м. Нікополь, у якому відбуваються найбільший відтік населення та інтенсивне природне його зменшення.

Об'єктивну оцінку умов життя населення великих міст проведено на основі 83 показників, зібраних приблизно у 60 установах національного і обласного рівня. Структурно оцінка складається з характеристики економічної, соціальної, екологічної та соціокультурної складових умов життя населення великих міст. За *об'єктивним індексом економічної сприятливості* формування умов життя населення, який ґрунтується на підставі індексів виробничого потенціалу, розвитку малого підприємництва, експортно-імпортного потенціалу, інвестиційної привабливості та доходів населення і бюджетів міст, на перших позиціях — найбільші міста, зокрема мільйонники, а на останніх — міста з населенням 100—250 тис. жителів. *Об'єктивний індекс стану соціальної сфери* життєзабезпечення обчислений на підставі семи індексів — споживання товарів і послуг, житлової забезпеченості, благоустрою житла і стану ЖКГ, інфраструктури освіти, стану сфери охорони здоров'я і стану здоров'я, стану на ринку праці. Характерним є те, що за суттєвої диференціації рівня окремих показників істотної розбіжності в індексі стану соціальної сфери міст не встановлено. Найвищі значення індексу мають Київ, Ужгород, Полтава, Івано-Франківськ, Чернівці, низькі індекси зафіксовано переважно у східних великих містах, а також у Вінниці. *Об'єктивний індекс сприятливості екологічної ситуації* складається з трьох складових індексів: стану забруднення атмосфери, стану поводження з відходами, стану водних ресурсів. За цим індексом виявлено певні географічні тенденції: до групи з низькими значеннями потрапили в основному східні й центральні старопромислові міста (з найгіршою ситуацією у м. Маріуполь), до міст зі сприятливою екологічною ситуацією віднесено західноукраїнські та окремі приморські міста (Євпаторія, Бердянськ, Мелітополь). *Об'єктивний індекс сприятливості соціокультурного розвитку* сформовано на підставі шести індексів: віку великих міст, розвитку інфраструктури культури і туризму, потенціалу вищої освіти, сімейного благополуччя, криміногенного стану і соціальної небезпеки. Тут помітні географічні тенденції зміни індексів від вищого до нижчого із заходу на південний схід: високі індекси характерні для західних міст, Києва, Житомира і Сімферополя, низькі — для більшості східних і деяких південних міст (Керч, Севастополь). Особливо катастрофічна ситуація у м. Сєвєродонецьк.

Необхідність урахування перцепційного сприйняття образу великих міст та умов життя в них зумовило проведення анкетного опитування серед студентів старших курсів географічних факультетів п'яти ВНЗ України (375 осіб). Понад 50 % респондентів у виборі місця проживання віддали перевагу великому місту, причому визначальним названо економічний фактор. В оцінці економічної ситуації у містах лідером майже одностайно обрано столицю, крім того, перші позиції займають найбільші міста. Група міст (23) з низькими ранговими місцями (індексами) є доволі потужною, завершує її м. Кам'янець-Подільський. Тенденція віддання кращих місць найбільшим за люд-

ністю містам простежується й під час оцінювання соціальної сфери і соціокультурної ситуації. За сприятливістю екологічної ситуації респондентами позитивно відзначено два регіони — великі міста Західної України та АР Крим. На протилежному боці (низькі позиції щодо екологічної сприятливості), без жодного винятку, опинилися міста східних старопромислових регіонів.

Для розрахунку інтегральних індексів сприятливості умов життя населення за об'єктивними і суб'єктивними показниками було використано вагові коефіцієнті значущості кожної зі складових у формуванні умов життя населення. Київ є однозначним лідером в обох оцінках. Подібними є оцінки групи економічно потужних, але екологічно несприятливих східноукраїнських великих міст.

Вагу за об'єктивною компонентою встановлено на підставі коефіцієнтів кореляції кожного з чотирьох індексів, що характеризують економічну, соціальну, екологічну і соціокультурну складові, з індексом демографічного потенціалу. Більша вага віддана соціальній і соціокультурній складовим, вплив яких відчутний у демографічних тенденціях розвитку населення (встановлено прямий і сильний зв'язок), менша — економічній та екологічній складовим, зв'язок з індексом демографічного потенціалу у яких є слабшим. У результаті до першої десятки міст потрапили Київ, Ужгород, Івано-Франківськ, Львів, Тернопіль, Сімферополь, Чернівці, Полтава, Рівне, Черкаси, до останньої — Кривий Ріг, Нікополь, Бердянськ, Лисичанськ, Дніпродзержинськ, Горлівка, Сєвєродонецьк, Маріуполь, Павлоград, Макіївка.

Вагові коефіцієнти у суб'єктивній оцінці визначено на підставі пропорційного розподілення відповідей респондентів на питання: «*Який із факторів для Вас є визначальним при виборі міста проживання в Україні?*». 51 % голосів було віддано економічній складовій, по 12 — соціальним та екологічним факторам, 11 — соціокультурній складовій, 14 % — решті факторів, які було пропорційно розподілено по чотирьох складових. Найзначущою виявилася економічна складова умов життя, щонайменшою — соціокультурна. За суб'єктивною оцінкою в першій десятці — Київ, Львів, Одеса, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Сімферополь, Севастополь, Запоріжжя, Івано-Франківськ. У десятці аутсайдерів — Макіївка, Бердянськ, Мелітополь, Краматорськ, Павлоград, Слов'янськ, Алчевськ, Сєвєродонецьк, Лисичанськ.

Із використанням методу ієрархічної кластеризації великі міста України було розподілено на чотири типи за особливостями співвідношень окремих складових умов життя. До типу I потрапили міста із найбільшими значеннями складових індексів і найбільш правильною конфігурацією «профілю» — всі мільйонники, Донецьк, Львів і Запоріжжя, а також Сімферополь, Севастополь і Полтава. Тип II поєднав міста із населенням до 500 тис. переважно із Західної України, на профілі яких помітні відносно низькі значення індексу щодо економічної складової. Великі міста III типу «тяжіють» до центру України, форма «профілю» у них неоднозначна із загальною тенденцією невисоких індексів стосовно економічної складової. Тип IV має чітке регіональне розташування на Сході України — це тип міст із «розбалансованим» профілем умов життя та низькими індексами щодо більшості складових, особливо екологічної і соціокультурної.

РОЗДІЛ 3

# СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ЗАСАДИ ПОЛІПШЕННЯ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ

## 3.1. ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОЛІПШЕННЯ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ У МІСТАХ РІЗНИХ ТИПІВ

Типізацію великих міст України обґрунтовано на подібності великих міст за складовими умов життя населення, меншою мірою враховано роль територіального сусідства міст одного типу. Тим не менше в окремих типах і підтипах спостерігаються географічні закономірності, що пов'язані із зосередженням тих чи інших процесів (явищ) в окремих регіонах. Така типізація є проблемно-орієнтованою і спрямована на формулювання головних пріоритетів поліпшення умов життєдіяльності населення у кожному з типів.

**Підтип І-а.** До *І типу* потрапили 10 великих міст з кількістю населення понад 300 тис. осіб (табл. 3.1). Сімферополь, Полтава, Севастополь, Одеса і Харків мають значні людські ресурси, характеризуються більшими за середні обсягами житлового будівництва, а отже, їх можна розглядати як динамічні міста, що приваблюють населення. Поліпшення умов життя населення тут пов'язуємо насамперед з підвищенням життєвого рівня населення за рахунок використання потенціалу малого підприємництва за різними напрямами виробничого і невиробничого розвитку, покращанням криміногенної ситуації, нормалізацією екологічної ситуації за рахунок зменшення транспортних викидів.

**Підтип І-б.** До цього підтипу належить тільки одне місто — Львів — ключове на Заході України з різних точок зору. «Стимулювання» покращання людського потенціалу і управління регіональним розвитком — особливо важливе завдання для місцевої влади. Соціальний розвиток Львова має концентруватися на вдосконаленні інфраструктури та залученні інвесторів, у тому числі закордонних, у галузі невиробничої сфери, підняття рівня експорту послуг і зменшення імпортозалежності міста. Підвищення життєвого рівня населення можливе за рахунок зміцнення потенціалу малого бізнесу, його взаємодії з науковими і освітніми закладами, підвищення темпів житлового будівництва. В екологічному відношенні слід звернути увагу на проблеми з утилізації відходів і зменшення викидів від автотранспорту.

**Підтип І-в.** Дніпропетровськ, Донецьк і Запоріжжя, які потрапили до цього підтипу, є найпотужнішими за людським та індустріальним потенціалом містами України. Це поєднання (значний демографічний потенціал і промислове навантаження на територію) зумовлює їх економічну успішність, але й уразливість щодо небезпек, породжених інтенсивною економічною діяльністю, екологічним тиском, криміногенною небезпекою, поширенням соціально небезпечних хвороб тощо. Поліпшення умов життя населення пов'язуємо зі зменшенням техногенного пресингу на довкілля завдяки скороченню шкід-

*Таблиця 3.1*

**Особливості формування умов життя населення у великих містах І типу**

| Підтип | Міста | Сумарна кількість населення, тис. осіб | Переваги | Проблеми | Пріоритетні напрями покращання умов життя населення |
|---|---|---|---|---|---|
| **І-а** | Сімферополь, Полтава, Севастополь, Одеса, Харків | 3439,8 | Значні людські ресурси і міграційна привабливість. Зосередженість економічного, зокрема малого підприємницького потенціалу. Розвинений ринок праці з вищими за середні зарплатами. «Міста-споживачі» послуг і товарів з високими обсягами введення житла. Високий потенціал вищої освіти | Екологічна ситуація гірша за середню по великих містах України, особливо у сфері викидів від автотранспорту. Строката криміногенна ситуація | Використання «статусних» позицій міст як великих регіональних центрів з метою залучення інвестицій. Використання потенціалу малого підприємництва. Нормалізація екологічної ситуації за напрямом зменшення викидів від автотранспорту. Покращання криміногенної ситуації |
| **І-б** | Львів | 734,0 | Найкращі демографічні пропорції відтворення населення з мінімальним природним скороченням. Низькі показники смертності. Високий потенціал малого підприємництва. Низький рівень злочинності. Історична спадщина. Високий потенціал розвитку сфери культури і туризму. Високий потенціал вищої освіти | Низька промислова активність. Імпортозалежне місто. Низька забезпеченість медичною і загальною освітньою інфраструктурою. Невисока забезпеченість житлом. Несприятлива екологічна ситуація щодо викидів від автотранспорту і накопичення відходів | Активізація виробничої діяльності за рахунок малого підприємництва і залучення іноземних інвестицій. Збільшення експорту товарів. Підвищення забезпеченості житлом населення, поліпшення комунальної інфраструктури. Модернізація транспортної інфраструктури і зменшення транспортних викидів. Стимулювання розвитку «культурного» туризму |
| **І-в** | Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя | 2760,2 | Значні людські ресурси. Високий виробничий та експортно-імпортний потенціал. Інвестиційна привабливість з високими рівнями середньої зарплати. Міста-«споживачі» товарів і послуг з середніми рівнями забезпеченості інфраструктурою і житлом | Високе демографічне навантаження, зумовлене постарінням населення, міграційне і природне його скорочення. Невикористаний потенціал розвитку малого бізнесу. Низький рівень благоустрою житла і стану комунікацій. Високі питомі викиди забруднень від стаціонарних джерел, інтенсивне водоспоживання і забруд- | Використання потужностей малого бізнесу для збільшення його ролі в економіці. Зменшення техногенного тиску на довкілля через скорочення викидів від підприємств, раціоналізації водоспоживання і оновлення очисних споруд. Профілактика злочинності і соціально небезпечних хвороб. Розвиток історико-культурного, індустріального напрямів туризму |

*Закінчення табл. 3.1*

| Підтип | Міста | Сумарна кількість населення, тис. осіб | Переваги | Проблеми | Пріоритетні напрями покращання умов життя населення |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | нення вод. Значна криміногенна небезпека. Строката ситуація щодо рівня соціально небезпечних захворювань | |
| **І-г** | Київ | 2785,1 | Значний демографічний потенціал. Висока міграційна, інвестиційна привабливість, найвищі зарплати і доходи бюджету. Найбільше «споживання» товарів і послуг. Високий рівень благоустрою житла. Високий потенціал вищої освіти. Відносно позитивна ситуація на ринку праці | Середній рівень житлової забезпеченості і недостатній рівень забезпеченості інфраструктурою. Найпроблемніша екологічна ситуація у зв'язку із транспортним забрудненням і скидами забруднених вод. Недостатні потужності очисних споруд. Підвищений рівень злочинності | Поліпшення житлової забезпеченості й забезпеченості інфраструктурою загальноосвітніх закладів. Зменшення викидів від автотранспорту і модернізація водоочисних споруд. Профілактика правопорушень. Реалізація туристичного потенціалу щодо готельного бізнесу і освоєння історико-культурної спадщини |

ливих викидів в атмосферу і поверхневі води, профілактиці злочинності і соціальних небезпек, розвитку невиробничої діяльності за різними напрямами.

**Підтип 1-г.** Місто Київ, яке традиційно відрізняється від інших великих міст чи регіонів України за рівнем і співвідношенням усіх досліджуваних складових, займає особливу сходинку. Його роль виходить за межі регіонального і навіть національного центру і сягає рангу глобального міста (так званий дельта-рівень в ієрархії світових міст), яке формується. Отже, конкурентні позиції Києва стосовно інших великих міст України очевидно найбільші. Саме тому його розвиток здійснюватиметься за рахунок відкритої економіки, постійного зміцнення системи управління і забезпечення гармонійного, збалансованого зростання за всіма напрямами. Поліпшення умов життя населення пов'язане передусім з поліпшенням житлової забезпеченості зростаючого населення міста, зменшенням транспортних викидів і модернізацією водоочисних споруд, профілактикою злочинності, розвитком туристичної інфраструктури, інфраструктури культурної сфери.

**Підтип ІІ-а.** До *типу ІІ* віднесено 11 міст (табл. 3.2). Євпаторія, Кам'янець-Подільський, Тернопіль і Чернівці належать до старовинних міст України зі значним туристично-рекреаційним потенціалом у різних сферах, розвиненим малим підприємництвом і відносно сприятливою екологічною ситуацією. Міста не характеризуються високим рівнем індустріалізації, заробітної плати і забезпеченості житлом. Поліпшення умов життя в них пов'язано з розширенням використання історико-культурної спадщини і рекреаційних

ресурсів, створенням сприятливого інвестиційного клімату, зростанням обсягів житлового будівництва, розвитком інфраструктури і всебічним розширенням сфери послуг з метою збільшення частки цих міст в імпорті послуг вищого рівня.

**Підтип II-б.** Вінниця, Луцьк, Житомир, Хмельницький, Рівне, Ужгород, Івано-Франківськ відзначаються в середньому молодим віком своїх мешканців, додатним природним і механічним приростом населення, що свідчить про їх привабливість з точки зору умов життя. Ці міста характеризуються невисоким експортно-імпортним потенціалом, порівняно невеликими доходами міських бюджетів, відносно низькими середніми зарплатами, нижчими за середній рівнями благоустрою житла і стану комунального господарства. Аналіз характеристик, сформованих тривалим часом і особливостями розвитку досліджуваної групи міст, вказує на такі основні напрями поліпшення умов життя

*Таблиця 3.2*

**Особливості формування умов життя населення у великих містах II типу**

| Підтип | Міста | Сумарна кількість населення, тис. осіб | Переваги | Проблеми | Пріоритетні напрями покращання умов життя населення |
|---|---|---|---|---|---|
| **II-а** | Євпаторія, Кам'янець-Подільський, Тернопіль, Чернівці | 679,1 | Розвинений сектор малого підприємництва. Вищий за середній рівень забезпеченості інфраструктурою. Відносно сприятлива екологічна ситуація. Значний вік міст і культурно-туристичний потенціал. Вищі за середні показники соціальної безпеки і потенціалу вищої освіти | Невисокий виробничий та експортно-імпортний потенціал. Низька інвестиційна привабливість і невисокі зарплати населення. Нижчий за середній рівень забезпеченості житлом | Розширення експортних можливостей підприємств. Створення сприятливого інвестиційного клімату. Поліпшення житлової забезпеченості. Розвиток різних напрямів туризму |
| **II-б** | Вінниця, Луцьк, Житомир, Хмельницький, Рівне, Ужгород, Івано-Франківськ | 1703,6 | Значна частка молодого населення. Позитивний природний і значний міграційний приріст населення. Значний потенціал малого бізнесу. Міста-«споживачі» товарів і послуг із неоднозначною ситуацією у забезпеченості житлом та інфраструктурою. Відносно сприятлива екологічна ситуація, за винятком транспортних забруднень. Солідний вік міст, освітній і культурно-туристичний потенціал | Відносно низький виробничий та експортно-імпортний потенціал, порівняно низькі зарплати і доходи бюджетів. Нижчий за середній рівень благоустрою житла і стану комунального господарства. Строката ситуація із рівнем злочинності | Диверсифікація економіки і розширення експортних можливостей підприємств. Модернізація і розширення комунальної інфраструктури. Профілактика злочинності. Профілактика транспортних забруднень |

населення: диверсифікація економіки і розширення експортних можливостей, у тому числі за рахунок експорту туристичних послуг, модернізація і розширення комунальної інфраструктури, запобігання транспортним забрудненням, особливо у містах, розташованих на шляхах міжнародного значення.

**Підтип III-а.** До *типу III* віднесено 12 міст (табл. 3.3). Керч, Мелітополь і Бердянськ розташовані у приморській смузі, що значно вплинуло на особливості розвитку та формування умов життя населення, насамперед видів діяльності, які пов'язані з суходолом і морем, транспортним, рекреаційним, муль-

*Таблиця 3.3*

**Особливості формування умов життя населення у великих містах III типу**

| Підтип | Міста | Сумарна кількість населення, тис. осіб | Переваги | Проблеми | Пріоритетні напрями покращання умов життя населення |
|---|---|---|---|---|---|
| **III-а** | Керч, Мелітополь, Бердянськ | 422,4 | Міграційно привабливі. Низький рівень смертності населення. Вищі за середні показники екологічної сприятливості, особливо за поводженням з відходами і забрудненнями води. Відносно низький рівень злочинності | «Старіючий» соціум. Високий рівень демографічного навантаження. Незначний виробничий потенціал і потенціал підприємницької активності. Низькі інвестиційна привабливість, доходи бюджету і зарплати. Нижчий за середній благоустрій житлового фонду. Низький рівень розвитку туристичної і культурної інфраструктури | Диверсифікація економіки, у тому числі за рахунок розвитку видів діяльності, пов'язаних з морем. Пожвавлення підприємницької активності та сприяння залученню інвестицій. Розвиток освітньої, медичної і туристичної інфраструктури. Поліпшення комунальних мереж і реконструкція житлового фонду |
| **III-б** | Біла Церква, Чернігів | 506,7 | Високий потенціал працездатності населення з міграційним приростом і невисокою смертністю. Розвинений малий бізнес із значною часткою виробництва продукції на малих підприємствах. Вищий за середній рівень благоустрою житла. Солідний вік міст і рівень розвитку туристичної інфраструктури. Низькі показники злочинності та соціальних небезпек | Невисокий експортно-імпортний потенціал. Низькі інвестиційна привабливість, доходи бюджету і зарплати. Дефіцит робочих місць. Не дуже сприятлива екологічна ситуація, особливо за викидами забруднень від стаціонарних і транспортних джерел, за скидами забруднених вод. Незначний потенціал вищої освіти | Прискорення розвитку експортоорієнтованих видів діяльності. Створення сприятливого інвестиційного клімату. Зміцнення потенціалу малого бізнесу і сприяння зайнятості населення. Зменшення викидів в атмосферу і збільшення водоочисних споруд |

*Закінчення табл. 3.3*

| Підтип | Міста | Сумарна кількість населення, тис. осіб | Переваги | Проблеми | Пріоритетні напрями покращання умов життя населення |
|---|---|---|---|---|---|
| **III-в** | Кіровоград, Суми, Черкаси, Херсон, Миколаїв, Луганськ, Кременчук | 2264,4 | Порівняно низький рівень смертності населення. Значний виробничий потенціал, розвинене мале підприємництво. Експортери послуг і товарів. Інвестиційно привабливі. Міста-«споживачі» товарів і послуг із розвиненою інфраструктурою й вищими за середні рівнями зарплат. Нижчий за середній рівень поширеності соціальних хвороб. Значний потенціал вищої освіти | Значні міграційні та природні втрати населення. Строкаті екологічні показники, особливо у сфері поводження з відходами. Неоднозначна ситуація зі злочинністю. Різний ступінь забезпеченості інфраструктурою і житлом | Подальший розвиток малого підприємництва. Поліпшення ситуації у сфері поводження з відходами і зменшення викидів від стаціонарних джерел. Розвиток комунальної інфраструктури і поліпшення благоустрою житла |

тикультурним розмаїттям. Це спричинює порівняно високу їх «аттрактивність» (привабливість). Тим не менше міста, які в минулому були потужними в промисловій та транспортно-географічній сферах, суттєво послабили свої конкурентні позиції і на цей час характеризуються низькою інвестиційною і підприємницькою активністю, низькими доходами до міських бюджетів, низькими зарплатами і низьким рівнем розвитку комунальної, туристичної та інших видів інфраструктури. Покращання умов життя в них можливе за рахунок оптимізації структури виробництва і невиробничої сфери, пожвавлення підприємницької активності й залучення інвестицій у галузі соціально-культурного потенціалу та рекреації, розвитку освітньої, медичної і туристичної інфраструктури.

**Підтип III-б.** Біла Церква і Чернігів, міста-сусіди Києва, різко контрастують зі столицею, особливо за економічною сприятливістю формування умов життя населення через низькі показники експортно-імпортної діяльності, інвестиційної привабливості, рівня доходів до міських бюджетів і середніх зарплат. Проте ці міста належать до міграційно привабливих, мають розвинений малий бізнес зі значною часткою виробництва продукції на малих підприємствах, низький рівень поширення соціальних хвороб і злочинності. Покращання умов життя населення у згаданих містах доцільне за напрямами пожвавлення розвитку експортоорієнтованих видів діяльності, створення сприятливого інвестиційного клімату, зміцнення потенціалу малого бізнесу і сприяння зайнятості населення. В екологічному аспекті увагу слід звернути передусім на зменшення викидів в атмосферу від різних джерел (стаціонарних і пересувних) і збільшення кількості водоочисних споруд.

**Підтип III-в.** Кіровоград, Суми, Черкаси, Херсон, Миколаїв, Луганськ і Кременчук формують тип міст зі значним виробничим потенціалом, розвиненим малим підприємництвом, потужними обсягами експортних операцій та інвестиційною привабливістю, відносно високим середнім рівнем зарплат мешканців. Водночас ці міста характеризуються значними природними і механічними втратами населення, окремими несприятливими екологічними показниками, «строкатою» ситуацією щодо злочинності й ступеня забезпеченості населення інфраструктурою та житлом. Їх майбутнє значною мірою пов'язується із покращанням екологічної ситуації, особливо у сфері поводження з відходами виробництва і зменшення викидів від стаціонарних джерел, розвитком комунальної інфраструктури та поліпшенням благоустрою житла.

**Підтип IV-а.** До *типу IV* віднесено 12 міст (табл. 3.4). Шість промислово розвинених та інвестиційно привабливих міст Сходу України підтипу мають високі обсяги експорту-імпорту товарів і відносно високі середні зарплати. Наявність потужних виробництв важкої промисловості зумовила особливо несприятливу екологічну ситуацію в кожному з них за різними напрямами природокористування, високий рівень травматизму, «строкату» криміногенну ситуацію і неоднозначну ситуацію щодо поширення соціально небезпечних хвороб. Водночас ці міста характеризуються низькими показниками розвитку малого підприємництва, благоустрою житла, розвитку інфраструктури, зокрема, освіти, культури і туризму. Це група особливо проблемних міст, економічний потенціал яких майже не впливає на умови життя їх пересічних мешканців. Поліпшення ситуації тут пов'язане зі створенням режиму сприяння малому бізнесу, збільшенням питомої ваги послуг в експортно-імпортній діяльності, зменшенням техногенного тиску на довкілля через скорочення викидів від підприємств, утилізацією відходів і раціоналізацією водоспоживання. Необхідні модернізація комунальних мереж, розбудова інфраструктури освіти, культури і туризму.

**Підтип IV-б.** Об'єднує шість промислово розвинених і відносно молодих східноукраїнських міст, які характеризуються найбільшим природним зменшенням населення і низьким рівнем споживання товарів і послуг. Складається з найбільш проблемних міст, які на відміну від типу IV-а не мають інвестиційної привабливості.

Міста відзначаються незадовільною ситуацією у сфері забезпечення освітньою та медичною інфраструктурою, низьким рівнем благоустрою житла, несприятливою криміногенною і сімейно-шлюбною ситуацією. Економіка ґрунтується на одній-двох «традиційних» для цих міст галузях важкої промисловості, отже, майбутнє залежить від політики диверсифікації напрямів розвитку міст, підтримки малого бізнесу та поліпшення інвестиційного клімату. Це можливо лише на основі збільшення частки сфери послуг, особливо в експорті, поліпшення екологічної ситуації, у напрямі поводження з відходами виробництва, модернізації комунальних мереж, запобігання правопорушенням і соціальній захворюваності. Особливу увагу слід приділити розвитку інфраструктури освіти, культури і туризму.

*Таблиця 3.4*

**Особливості формування умов життя населення у великих містах IV типу**

| Підтип | Міста | Сумарна кількість населення, тис. осіб | Переваги | Проблеми | Пріоритетні напрями покращання умов життя населення |
|---|---|---|---|---|---|
| **IV-а** | Дніпродзержинськ, Маріуполь, Нікополь, Краматорськ, Алчевськ, Кривий Ріг | 1789,5 | Промислові міста із значним виробничим потенціалом, експортом та імпортом товарів. Вищий за середній рівень інвестиційної привабливості. Відносно високий рівень зарплат | Інтенсивне міграційне і природне скорочення населення, значний рівень смертності. Низький рівень розвитку малого підприємництва. Низький рівень споживання товарів і послуг. Низький рівень благоустрою житла. Особливо несприятлива екологічна ситуація, зокрема, в обсягах викидів від стаціонарних джерел, поводженні з відходами та у водоспоживанні. Високий рівень травматизму. Низький рівень розвитку інфраструктури культури і туризму, вищої освіти. Строката криміногенна ситуація і неоднозначність у поширенні соціально небезпечних хвороб | Створення режиму сприяння розвитку малого бізнесу та підвищення його ролі в економіці. Збільшення експорту та імпорту послуг. Зменшення техногенного тиску на довкілля через скорочення викидів від підприємств, утилізацію відходів і раціоналізацію водоспоживання. Модернізація комунальних мереж. Розвиток інфраструктури освіти, культури і туризму. Профілактика виробничого травматизму, правопорушень і соціальних хвороб |
| **IV-б** | Павлоград, Слов'янськ, Горлівка, Макіївка, Лисичанськ, Сєвєродонецьк | 1073,4 | Промислові міста із значним виробничим потенціалом, вищим за середній експортно-імпортним потенціалом невеликої кількості традиційних галузей. Відносно позитивна ситуація на ринку праці | Найбільше природне зменшення населення. Низький рівень розвитку малого підприємництва. Невисокий рівень інвестиційної привабливості. Дуже низький рівень споживання товарів і послуг. Нерівномірне забезпечення освітньою, медичною інфраструктурою. Низький рівень благоустрою житла. Несприятлива ситуація у сфері поводження з відходами. «Молодість» міст і нерозвинений потенціал вищої освіти. Негативна криміногенна і сімейна ситуації | Диверсифікація економіки. Створення режиму сприяння розвитку малого бізнесу та залученню інвестицій. Збільшення експорту та імпорту послуг. Зменшення техногенного тиску на довкілля шляхом утилізації і зменшення утворення відходів. Модернізація комунальних мереж. Розвиток інфраструктури освіти, культури і туризму. Запобігання правопорушенням і соціальній захворюваності |

Окреслені вище напрями поліпшення умов життя населення великих міст різних типів потрібно розглядати не механічно, а з урахуванням унікальних особливостей розвитку кожної групи міст і кожного з них окремо. Створення міського середовища, де людина почуває себе комфортно, у Львові, Сімферополі чи Луганську — це різні типи дій і різні сфери, які потребують матеріальних, фізичних та «інтелектуальних» вкладень. Успіх цих дій нерідко залежить від спроби міської влади знайти власну ідентичність і побудувати власну політику згідно зі стратегічним баченням місії того чи іншого великого міста.

## 3.2. СТРАТЕГІЧНІ ТА УПРАВЛІНСЬКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ВЕЛИКИХ МІСТ З ПОЗИЦІЙ ФОРМУВАННЯ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ

Як відомо, в Україні населений пункт може отримати статус міста тільки за затвердження відповідного закону Верховної Ради України, якщо в ньому проживає не менш як 10 тис. жителів, при цьому переважна більшість (дві третини населення) має бути зайнята не в сільському господарстві (Указ Президії Верховної Ради Української РСР «Про порядок вирішення питань адміністративно-територіального устрою Української РСР» від 12.03.1981 за № 1654-X). Проте майже п'ята частина міст України на цей час має кількість населення менше 10 тис. осіб. Це пов'язано з історичними факторами, а також зі зміною (зменшенням) людності поселень, які вже отримали статус міста. Для Росії мінімальний поріг кількості населення становить 12 тис. осіб, а приміром для Білорусі — 6 тис. Водночас, згідно з міжнародними рекомендаціями ООН, з метою зіставлення рівнів урбанізації різних країн запропоновано вважати містами всі поселення, які мають 20 тис. жителів і більше.

В Україні питання окреслення правового статусу міст є дуже актуальними. Згаданий вище документ, що затвердив «Положення про порядок вирішення питань адміністративно-територіального устрою Української РСР» і визначив статус міст, датований ще 1981 р. Вочевидь він лишається чинним й досі, адже ні в діючій Конституції України, ні в Законі України «Про місцеве самоврядування» [75], ні в інших нормативних актах за 30 років нічого кращого щодо визначення і класифікації міст не було запропоновано. У 2005 р. під час перебування на посаді віце-прем'єр-міністра Р. Безсмертного активно обговорювали запропонований ним законопроект «Про територіальний устрій України», де містом було названо поселення з компактною забудовою, на території якого розташовані промислові та переробні підприємства, комунальні господарства, житловий фонд, мережа соціально-культурних закладів і підприємств, яке має розвинуту соціальну, комунальну і транспортну інфраструктуру та жителі якого у більшості своїй зайняті в управлінській, промисловій, торговельній, соціально-культурній сферах і сфері послуг [50]. Як і раніше, більшість дослідників не поспішає погоджуватися з цим визначенням, зокрема вказує, що під критерій «компактність забудови» може не потрапити, наприклад, Кривий Ріг [102], площа якого відповідає половині площі Києва. Це саме стосується кількісного критерію в 10 тис. жителів, який є неповним з точки зору тисячолітньої історії, рівня розвитку і значення окремих міст з насе-

ленням менш як 10 тис. осіб. На сьогодні питання адміністративно-територіального реформування залишається відкритим. Відомо, що в рамках законотворчої діяльності Асоціації міст України розроблено нову Концепцію стратегії реформування місцевого самоврядування в Україні [10].

Ще складнішими є класифікація і обґрунтування сутності різних категорій міських поселень. Зокрема, тільки малі міста в Україні удостоїлися офіційного визначення їх статусу, відповідної класифікації в правовому плані: у 2004 р. був прийнятий Закон України «Про затвердження Загальнодержавної програми розвитку малих міст», згідно з яким до малих міст, які є найчисленнішою і найпроблемнішою категорією міських поселень в Україні, було віднесено міста з людністю до 50 тис. осіб. Критерії визначення міст інших категорій не мають законодавчого підкріплення і чіткого наукового обґрунтування.

Наприклад, незважаючи на існування Закону України «Про столицю України — місто-герой Київ» від 15.01.1999 (№ 401-XIV), цей закон не повністю врегулював порядок здійснення функцій столиці, а практика його реалізації (яка виявилась у тлумаченні окремих положень через Конституційний Суд України) засвідчила необхідність його вдосконалення. На наш погляд, законодавчого врегулювання потребує статус не лише Києва, а й великих міст України, які по суті є субстолицями певних регіонів держави. Тим більше що зрушення в цьому плані є: проекти законів «Про статус великих міст України» від 05.06.2003 р. за № 3600 (хоча до уваги взято лише тільки міста-мільйонери), «Про місто Харків» від 19.05.2008 за № 2512 (з акцентом на особливому статусі цього міста як колишньої столиці, найбільшому індустріальному, стратегічному та інноваційному центрі України) вже стали предметом обговорення громадян і влади. Продовжуючи цю думку, слід, очевидно, взагалі говорити про необхідність розробки закону, який би визначав статус міст як специфічних адміністративних і соціально-економічних утворень, які відіграють вирішальну роль у розвитку держави та її включенні в глобальний соціальний та економічний простір.

Коли питання соціальної сфери міст вирішують місцеві адміністрації, необхідно впроваджувати в практику нові підходи до визначення першочергових завдань, які турбують населення, розв'язання соціальних проблем міст, використовуючи наукові розробки створення системи інформаційної підтримки прийняття рішень. Одним з методів виявлення і своєчасного реагування на соціальні проблеми та покращання умов життя населення великих міст є система моніторингу цих умов, яка дає змогу постійно і систематично відслідковувати зміну окремих компонентів середовища проживання населення, визначати точки найбільшого соціального напруження і реалізовувати програму дій з оптимізації соціальних процесів.

Проблема, що пов'язана з організацією соціального моніторингу, набула на цей час особливої актуальності в теорії і практиці соціального управління. Зокрема, відповідно до Закону України «Про стимулювання розвитку регіонів» [74], Постановою КМ України № 235 від 02.03.2010 р. було затверджено «Порядок здійснення моніторингу соціально-економічних показників розвитку регіонів, районів та міст обласного, республіканського в АРК значення для визнання територій депресивними» [161], Постановою КМ України від 16.11.2011 р. № 1186 затверджено «Порядок розроблення, проведення моні-

торингу та оцінки реалізації регіональних стратегій розвитку» [163], Постановою КМ України від 02.04.2009 р. № 288 запроваджено проведення моніторингу соціально-економічного розвитку малих міст і селищ [162] тощо. Водночас великі міста, які в Україні є центрами динамічного розвитку і привабливості для населення, не стали об'єктами спостереження, аналізу, оцінки і прогнозу стану середовища життєдіяльності, що, на наш погляд, не є правильним. Основною причиною нереалізованості рішень, пов'язаних із розробкою і створенням системи моніторингу умов життя населення є відсутність зацікавленості осіб, які ухвалюють рішення, в отриманні цієї інформації. Однак структура і зміст інформації мають відповідати логіці оцінювання умов життя населення. Отже, за нашою думкою, крім традиційних офіційних даних статистики слід використовувати дані соціологічних обстежень — соціологічного моніторингу, який являє собою структурно і функціонально організовану на всіх рівнях міської влади інформаційно-аналітичну службу комп'ютерних технологій і комунікаційних засобів, що забезпечують регулярний збір, накопичення, збереження та обробку соціологічної інформації. Головна інтегральна функція моніторингу — науково-інформаційний, аналітичний супровід процесу покращання умов та якості життя населення. Створення «паспортів» великих міст України за особливостями формування умов життя населення з урахуванням даних анкетування респондентів дало змогу у першому наближенні показати шлях до побудови системи моніторингу умов життя населення на певному рівні спостережень. При цьому інтегральні та проміжні індекси відображають можливості міста як об'єкта інвестування і забезпечення сприятливих умов життя населення. Крім підтримки певних значень індексів можлива їх зміна у вигляді корегувального впливу через стратегію соціально-економічного розвитку міста.

Управління розвитком великих міст неможливе без якісної містобудівної документації, якою регулюються планування, забудова та використання території.

Період незалежності України крім змін у політичній, економічній та соціальній сферах характеризується активним становленням законодавчої бази розвитку міст. Прийнято низку документів, що регламентують просторовий розвиток територій різного рівня в умовах переходу країни до соціально-орієнтованої ринкової економіки, зокрема закони «Про планування і забудову території», «Про основи містобудування», «Про Генеральну схему планування території України», «Про стимулювання розвитку територій» тощо. Найважливішим документом на загальнодержавному рівні є Генеральна схема планування території України, яка розроблена Інститутом «ДІПРОМІСТО» в 1998—2001 рр. і затверджена у 2002 р. Законом України. Ухвалення цього документу (одного з перших на теренах країн СНД) не тільки створило всі необхідні передумови для наступної розробки генеральних планів розвитку міст, а й відкрило шлях для інтеграції в загальноєвропейську стратегію просторового розвитку. Після затяжної кризи 1990—1999 рр., коли в Україні не було виконано жодного генерального плану великого міста, настав період активної діяльності містобудівників — було розроблено більш як два десятка генеральних планів міст із населенням понад 100 тис. осіб, серед яких Київ, Харків, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Донецьк та ін. [17].

Аналіз наявності та актуальності існуючих генпланів великих міст України (табл. 3.5) засвідчує, що на сьогодні більшість великих міст мають нові генплани, однак є міста, які живуть за документами, що затверджені ще за радянських часів. Це не дає змоги забезпечити в повному обсязі ефективне управління їх соціально-економічним розвитком і використання їх інтегрального потенціалу. До таких міст належать Вінниця, Нікополь, Краматорськ, Біла Церква, Кам'янець-Подільський. Триває обговорення нового Генплану розвитку столиці до 2025 р. (розробляється на виконання Указу Президента України № 157/2008 «Про невідкладні заходи щодо розвитку міста Києва), яка, згідно з офіційним текстовим і графічним матеріалом, оприлюдненим на сайті Інституту Генерального плану м. Києва [164], розвиватиметься як державний центр управління, науки, культури, освіти, спорту та туризму України, а також як провідний багатофункціональний діловий і науково-освітній центр Східної Європи та Чорноморського регіону у сфері бізнес-послуг.

Водночас, усупереч великому суспільному значенню інформації, наявної в генпланах міст, для багатьох з них її не можна знайти у вільному доступі — генплани не оприлюднюють на сайтах міських рад, не надають на вимогу громадян, що суперечить правовим принципам вільного доступу до інформації і не сприяє демократичній участі всіх зацікавлених осіб в управлінні містами.

Велике місто є надзвичайно складним об'єктом планування. Різні виміри, в яких його можна уявити, не завжди можуть бути компонентами єдиної системи через свою різномасштабність і незіставність. Велике місто щонайменше розглядають як адміністративну одиницю, самоврядну соціально-територіальну спільність, соціально-культурний організм, економічну систему (суб'єкт господарської діяльності), будівельно-архітектурно-ландшафтний комплекс, екологічний організм, інфраструктурний комплекс, туристичний продукт, місце для життя, освіти, бізнесу, інвестування, «місце зосередження всіляких зручностей і вигод», вузловий центр глобальної мережі міст. Очевидно, що сучасне управління розвитком міст не володіє технологією ув'язки таких різномасштабних вимірів в єдине ціле, тому уявлення про роль великих міст у забезпеченні нормальних умов життєдіяльності населення України має бути переосмисленим. Перших позицій міста добиваються десятиліттями, і знайти свою нішу на насиченому ринку міст є амбіційним завданням для кожного великого міста.

У сучасних умовах в Україні формується «ринок конкуренції» міст і територій як об'єктів, що вступають чи мають вступати між собою у конкурентні відносини. Надзвичайно великого значення набувають наукові концепції стратегічного управління соціально-економічним розвитком великих міст з огляду на обрані цілі і пріоритети. Базовою технологією тут можуть бути маркетинг і управління іміджевими характеристиками міст. При цьому міський маркетинг слід розуміти як інтегральну діяльність в інтересах міста (всередині та за його межами) та його суб'єктів (населення, інвесторів, науковців, громадських організацій, органів влади), яка спрямована на задоволення запитів споживачів на території міста як середовища життєдіяльності і як об'єкта інвестування (не тільки бізнес-інвестування, а й інвестування власних сил людей на міському ринку освіти і праці з метою отримання максимального

*Таблиця 3.5*

**Стан розроблення генеральних планів великих міст України***

| № п/п | Місто | Регіон, область | Рік розробки | Нова розробка | Рік затвердження | Примітка |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Сімферополь | АРК | 1996 | 2006 | | До затвердження |
| 2 | Євпаторія | | | 2005 | 2005 | — |
| 3 | Керч | | 1984 | 2009 | | На погодженні |
| 4 | Севастополь | | 2002 | | 2005 | — |
| 5 | Вінниця | Вінницька | 1987 | | 1987 | — |
| 6 | Луцьк | Волинська | | 2009 | 2009 | — |
| 7 | Дніпропетровськ | Дніпропетровська | | 2007 | 2007 | — |
| 8 | Кривий Ріг | | | | | — |
| 9 | Нікополь | | 1984 | | 1984 | — |
| 10 | Павлоград | | | 2008 | | На погодженні |
| 11 | Дніпродзержинськ | | | 2008 | | |
| 12 | Донецьк | Донецька | 2008 | | 2010 | — |
| 13 | Горлівка | | 1988 | 2009 | | На погодженні |
| 14 | Маріуполь | | 2003 | 2009 | | |
| 15 | Макіївка | | 1970 | 2010 | | |
| 16 | Слов'янськ | | 2005 | | 2005 | — |
| 17 | Краматорськ | | 1984 | | 1984 | Корегування |
| 18 | Житомир | Житомирська | 1994 | | 2001 | — |
| 19 | Ужгород | Закарпатська | | 2004 | 2004 | — |
| 20 | Запоріжжя | Запорізька | 2003 | | 2004 | Корегування |
| 21 | Бердянськ | | 2007 | | 2009 | — |
| 22 | Мелітополь | | 1994 | | 2003 | — |
| 23 | Івано-Франківськ | Івано-Франківська | 2000 | | 2001 | — |
| 24 | Біла Церква | Київська | 1981 | | 1984 | Дію продовжено |
| 25 | Київ | | 2002 | | 2003 | У розробці новий генплан |
| 26 | Кіровоград | Кіровоградська | 1999 | | 2000 | — |
| 27 | Луганськ | Луганська | 1980 | 2006 | | На затвердженні |
| 28 | Алчевськ | | 1967 | 2009 | | На погодженні |
| 29 | Лисичанськ | | 1984 | 1994 | | Не затверджено |
| 30 | Сєвєродонецьк | | 1993 | | 1994 | — |
| 31 | Львів | Львівська | 2009 | | 2010 | — |
| 32 | Миколаїв | Миколаївська | 2007 | | 2010 | — |
| 33 | Одеса | Одеська | 2001 | 2008 | | На затвердженні |
| 34 | Полтава | Полтавська | 2006 | | 2006 | — |
| 35 | Кременчук | | 2006 | | 2007 | — |
| 36 | Рівне | Рівненська | 2003 | 2008 | 2008 | — |
| 37 | Суми | Сумська | 2002 | | 2002 | — |
| 38 | Тернопіль | Тернопільська | 1991 | | 1991 | — |
| 39 | Харків | Харківська | 2001 | | 2004 | — |
| 40 | Херсон | Херсонська | 2003 | | 2003 | — |
| 41 | Хмельницький | Хмельницька | 2008 | | 2008 | — |
| 42 | Кам'янець-Подільський | | 1969 | | 1969 | — |
| 43 | Черкаси | Черкаська | 1984 | 2010 | | На погодженні |
| 44 | Чернівці | Чернівецька | | 2004 | 2004 | — |
| 45 | Чернігів | Чернігівська | 1997 | | 2003 | — |

* За даними Українського державного науково-дослідного інституту проектування міст ім. Ю.М. Білоконя (тире — дані відсутні).

соціального ефекту). Наявність динаміки в потребах різних груп населення і суб'єктів управління, в проблемах розвитку різних складових умов життя населення, в свою чергу, потребує їх урахування у стратегічних документах. Мета — формування позитивного іміджу того чи іншого великого міста і розвиток його соціальної конкурентоспроможності.

Очевидно, що роль і значення великих міст у соціально-економічному розвитку країни, як і сприятливість середовища проживання в них, залежатимуть від того, наскільки гнучкими і відповідними внутрішнім проблемам і зовнішнім викликам будуть їх концепції (стратегії) розвитку. В 1997 р. був прийнятий Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [75], у тому ж році Україна ратифікувала Європейську хартію місцевого самоврядування — основний документ для держав-членів Ради Європи, що містить стандарти організації управління на місцях і спрямований на захист самостійності місцевого самоврядування як фундаментального принципу демократичного устрою країн Європи. Ці документи значно розширили самостійність і відповідальність міст як суб'єктів господарювання. Адже великі міста — це локальні динамічні територіально-соціальні системи, які мають:

- багатогалузеву економіку, сконцентровану на невеликій території, що зумовлює компактне заселення;
- власну інфраструктуру галузей, що забезпечують як завершеність виробничих циклів, так і життєдіяльність людей;
- міську власність, міський бюджет, виборчі органи управління, які мають право і повинні представляти інтереси місцевого населення.

Історичні, географічні, державотворчі чинники істотно впливають на особливості реалізації основних положень Хартії в країнах, що її ратифікують, а отже, на шляху адаптації міжнародних документів до вітчизняного законодавства існує немало проблем. І досі в Україні більше підходять до цього питання із суспільно-політичних, ніж власне правових і змістовних міркувань [192]. У зв'язку з цим на порядку денному стоїть питання формування законодавчої бази, спрямованої на створення передумов збалансованого розвитку великих міст з дотриманням принципів міжнародного права, а головне — з метою визначення переліку пріоритетних напрямів розв'язання соціально-економічних, інфраструктурних та інших їх проблем, виконання яких поліпшить їх соціальну та екологічну привабливість. Не в останню чергу це можливо за рахунок залучення різних акторів в управління містами (рис. 3.1).

Покращання умов життя населення у великих містах — процес, який здебільшого залежить від ефективності дій держави (владних структур), зокрема міських адміністрацій, напрочуд від якості життя, де основними є самоорганізаційні дії людини, її стан, вміння і навички найліпше використати ці умови. Саме тому зазначені дії повинні виконувати урядовці, чиновники, науковці, громадські організації, філантропи, меценати, альтруїсти та ін. Урядовці завдяки колу своєї відповідальності, своїм можливостям, посадам і зв'язкам мають зосередитися на реалізації та впровадженні цільових проектів і пропозицій, затвердженні потрібних нормативних документів, синтезуючи думку всіх зацікавлених у покращанні умов життя населення. Науковці віддають увагу власне тлумаченню визначень, розробці стандартів та індикаторів умов життя, побудові методик дослідження та розробкам ідей покращання

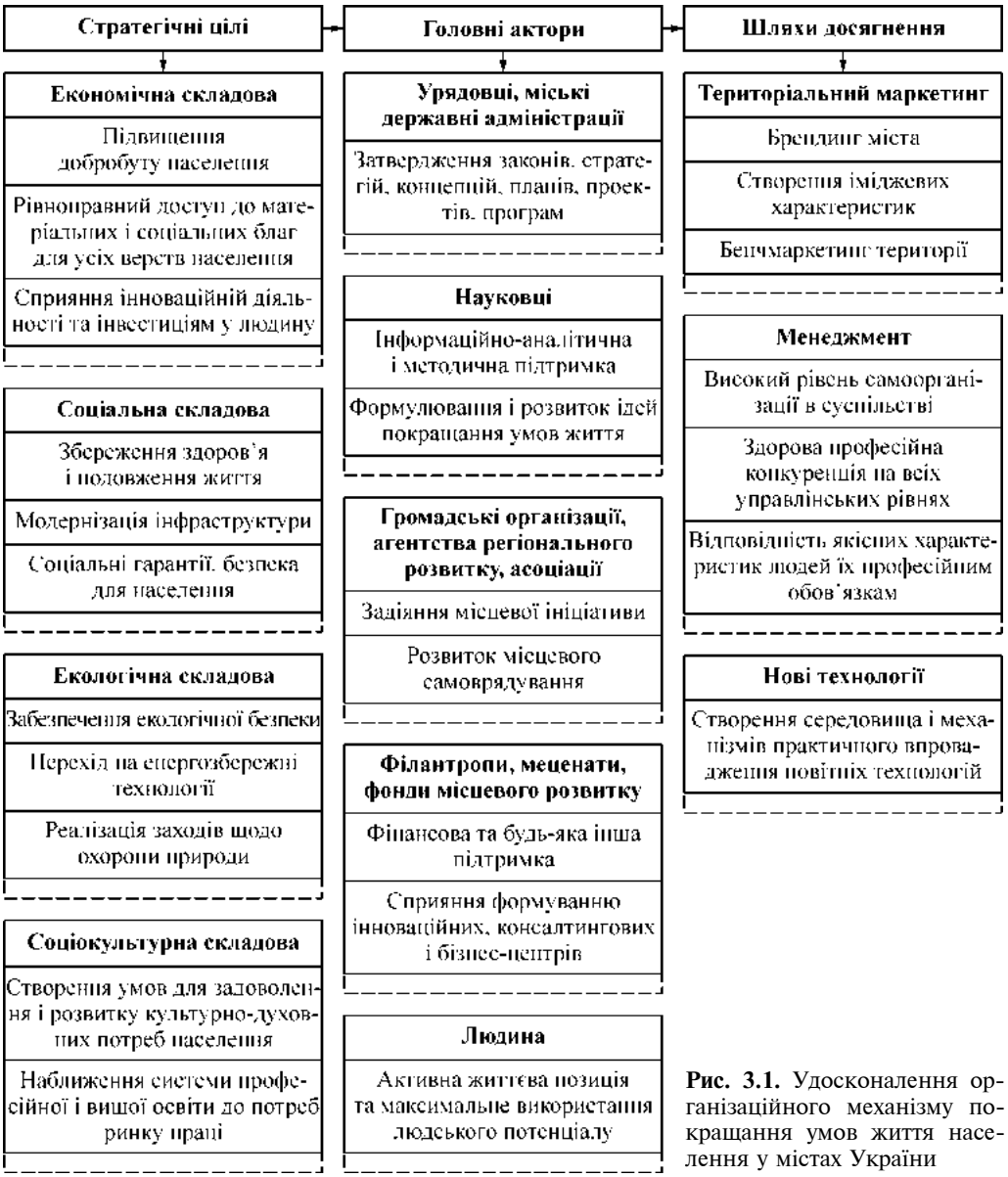



**Рис. 3.1.** Удосконалення організаційного механізму покращання умов життя населення у містах України

«життєвих» категорій. Діяльність громадських організацій полягає у безпосередній їх наближеності до територіальної громади міста, відповідно, основна їх функція — врахування побажань і думок мешканців і донесення їх до урядовців як основних виконавців.

Сучасний стан населення країни неоднаковий за багатьма показниками рівня та умов життя, зокрема відчувається диференціація суспільства на бідних і багатих. Збалансованого розвитку нації не досягнути без необхідних ру-

хів з боку заможних верств населення щодо інвестування соціальних програм. Саме тому «руки допомоги» філантропізму, меценатства та альтруїзму в XXI ст. як благодійна допомога відіграють неймовірно важливу роль, але недооцінюються в Україні. Мова йде про стратегічну філантропію, коли бізнесмени, компанії діють «соціально відповідальним» чином та інвестують у соціальні проекти без видимої комерційної вигоди, тим не менше покращуючи доступність та якість ресурсів, розширюючи попит на певні види послуг, поліпшуючи екологічне, соціальне та інституційне середовище, в якому вони самі працюють.

Водночас не слід забувати і про кожну окрему людину, якій не обов'язково належати до перелічених вище верств суспільства, але не бути байдужою до самої себе і виступати активним споживачем благ і гравцем на всіх відомих ринках — освіти, праці тощо. Така співпраця між усіма зацікавленими групами має наслідком піднесення і пожвавлення життя людей.

Крім того, досягнення стратегічних цілей потребує не тільки поєднання та взаєморозуміння між всіма ланками, а ще й певних знань і особистісних якостей, вмінь та навичок від кожного, хто є учасником цього процесу. До того ж новими шляхами (інструментами) розв'язання проблем покращання умов життя населення мають бути не директивні вказівки «зверху», як розвивати те чи інше місто, а ринкові інструменти управління — маркетинг і менеджмент.

Закони ринку є доволі жорсткими, і процвітання зможуть домогтися не всі міста чи регіони. Про це зазначає класик маркетингу Ф. Котлер [101]. Більше того, окремі міста зможуть добитися процвітання завдяки везінню, випадковим факторам чи сильним вихідним даним і без стратегічного ринкового планування. Однак ринкові сили однозначно не вибачають бездіяльності. І міста, які застосовують принципи стратегічного ринкового планування, побудують краще майбутнє для своїх жителів і підприємств, ніж міста, які віддають своє майбутнє на волю випадку чи інерції [101, с. 12].

Символічний образ великих міст потребує осмислення проблем територіального брендингу — нового дослідницького і практичного напряму управління розвитком поселень, який вже давно набув розвитку на Заході. І в Україні на наших очах територія також перетворюється на мету і засіб конкурентної боротьби [24]. Як зазначають фахівці, конкурентоспроможність міст — це можливість урбанізованої території змагатися на рівних з аналогічними територіями на ринку інвестиційних ресурсів, суперничати на ринку товарів і послуг, які відповідають потребам світового і національного ринку, а також можливість створювати в результаті сприятливі умови для життя мешканців [7].

Те, що маркетингові підходи до соціального управління містами необхідно обговорювати в Україні, не викликає сумнівів, адже багато механізмів управління соціальною сферою з часів «планової економіки» нині не спрацьовує. Природа та історія багатьох великих міст України вже подбала про унікальність і привабливість території, але це не означає, що влада, громадські організації і жителі цих міст не повинні підкреслити це, сформувавши сприятливий набір вражень, переконавши себе й навколишній світ у неповторній і знаковій атракції свого міста.

Аналіз результатів анкетного опитування, проведеного серед студентів ВНЗ України, дав змогу помітити, що під час вибору відповідей і ранжування

міст за певними складовими умов життя населення респонденти спиралися значною мірою на геосимволічні уявлення про великі міста. Це дає право припустити, що значна частина інвесторів і управлінців також спирається у своїх рішеннях і діяльності в налагодженні зв'язків на технології іміджбілдингу, але поки що ці аспекти не задіяні у формуванні концепції збалансованого розвитку держави та створенні стрижня розвитку міст. Слабкий символічний капітал або його відсутність — це вагомий мінус для розвитку міста. Авторитет, репутація, визнання і популярність міста можуть бути надбанням як окремої людини, керівників, так і міста в цілому. І місто як компактніше порівняно з регіоном територіальне утворення це те соціально-територіальне утворення, яке володіє конкретнішими рисами і потребує певного позиціювання і просування з метою отримання переваг. Багато в чому успіх такого позиціювання залежить від креативного потенціалу місцевих владних структур, які повинні володіти знаннями про історично сформований і об'єктивно існуючий образ свого міста (імідж, який зумовлений соціокультурними, економічними та іншими містоутворювальними чинниками), а також технологіями комунікативного супроводження «просування» цього іміджу в стратегіях розвитку міст. Ці технології мають бути в окремих розділах унікальними, а не подібними, як дві каплі води, документами.

Слід наголосити і на менеджерських здібностях управлінців. Неймовірно важлива наявність компетентних і активних менеджерів, здатних взяти участь у конкурентній боротьбі міст за кращі умови життя. Це вкрай актуально для України, адже при великій кількості спеціальностей, за якими готують менеджерів у ВНЗ, на високих посадах керівництва українських міст опиняються далеко не самі кращі (а найчастіше — взагалі не фахівці у сфері територіального маркетингу і управління). Недосконала система відбору кадрів на відповідальні державні посади порушує принцип одного з визнаних філософських напрямів — конфуціанства, за яким кожній людині відведено зазначене місце у суспільстві і світі, і всі біди і нещастя виникають через те, що люди часто (свідомо чи ні) займають нішу, яка їм не належить. Особистісні якості управлінців також відіграють значну роль — адже важливо не просто володіти ситуацією, а вміти переконати потенційних інвесторів, туристів, мігрантів у перевагах того чи іншого великого міста, привернути увагу до характеристик, які раніше ігнорували, а іноді змінити ідеали (критерії оцінки) потенційних споживачів цієї інформації.

Недавнє змагання українських міст за право проводити матчі ЄВРО-2012 продемонструвало дієвість ринкової маркетингової політики. Відомо про успіх керівництва Харкова, якому, на відміну від Дніпропетровська, вдалося переконати чиновників УЄФА та українських урядовців у своїй спроможності вчасно забезпечити проведення чемпіонату необхідною інфраструктурою. Хоча в обидвох містах були серйозні проблеми з інфраструктурою, однак недоліки в реалізації стратегії іміджу та репутації дали змогу одному місту «втратити» ЄВРО, а іншому — «придбати» його.

Таким чином, сьогодні дуже важливо використовувати всі шляхи освоєння простору і власних переваг великих міст, і маркетинговий підхід тут займає одне з перших місць. У свою чергу, науковці повинні забезпечити управлінців інформаційно-аналітичною базою.

* * *

Розробка напрямів покращання умов життя населення в окремих типах і підтипах великих міст пов'язана з особливостями «профілів» умов життя населення в них, за допомогою яких виявляють основні недоліки та переваги. Окреслені напрями поліпшення умов життя населення різних типів великих міст, потрібно розглядати не механічно, а з урахуванням унікальних особливостей розвитку кожного окремого міста відповідно до його географічного положення, історичних особливостей розвитку і стратегічного значення в економіці та системі розселення.

Серед найважливіших аспектів управління розвитком великих міст в Україні відзначено такі: створення необхідної законодавчої бази розвитку міст; подальша розробка містобудівної документації, розробка системи інформаційної підтримки рішень і їх соціальний моніторинг; запровадження нових напрямів управління — територіальний маркетинг і менеджмент. Установлено стратегічні цілі, виокремлено головних акторів і зазначено основні шляхи поліпшення системи управління великими містами України.

# ВИСНОВКИ

У монографії описано методологію і методику суспільно-географічного дослідження умов життя населення великих міст. Методику апробовано на прикладі 45 міст України з населенням понад 100 тис. жителів. Нижче сформульовано наукові висновки.

1. Міждисциплінарність досліджень розвитку міст та умов життя населення спонукала приділити детальну увагу до окремих наукових концепцій і шкіл, які сформувалися у філософії, соціології, економіці міста, архітектурі та містобудуванні, а також в інших науках протягом історії їх розвитку. Систематизовано історію вивчення міст та урбанізації, увагу акцентовано на найактуальніших для географів здобутках. Очевидно, що *у вивченні великих міст для географів дуже продуктивною є співпраця на межі галузей знань*, а також *освоєння і використання інструментарію інших наук (зокрема соціології)*.

Аналіз здобутків географів за останні десятиріччя показав, що одним із перспективних напрямів у науці є геоурбаністика, яка здатна охопити велике коло питань — від аналізу системи розселення до формування міського середовища, умов та якості життя населення міст. З початку 1990-х років в Україні цей напрям розвивається дуже повільно: існує відчутний дефіцит у дослідженні сучасних особливостей урбанізації, її якісних сторін, різних категорій міських поселень, зокрема великих міст. В інтенсифікації розвитку соціальної географії геоурбаністиці належить роль «першої скрипки», оскільки вона є наскрізною наукою, яка синтезує дуже широке коло проблем розвитку міст і навколишньої території.

2. Дослідження умов життя населення великих міст стало можливим після обґрунтування окремих понять і категорій:

а) уточнення суспільно-географічної сутності «великого міста» як *поселення з більш як 100 тис. жителів, що має високий ступінь урбанізованості середовища, складну організацію соціально-економічного життя і є відкритою динамічною геосистемою, що надає максимум можливостей для реалізації людського потенціалу*;

б) визначення *умов життя населення* як *параметрів середовища проживання населення, які відбиваються на стані населення і перспективах розвитку території, формують відповідні рівень та якість життя її мешканців*;

в) відповідної характеристики *умов життя населення великих міст* як *комплексу параметрів середовища проживання, формування і вплив яких на населення опосередкований високим рівнем його концентрації, рівнем урбанізації, різноманіттям видів діяльності і потреб населення, «міською» специфікою організації життєдіяльності і просторового розвитку.*

3. Розроблено методику суспільно-географічної оцінки умов життя населення великих міст, яку побудовано на основі поєднання об'єктивних і суб'єк-

тивних показників. Розраховано інтегральний індекс сприятливості умов життя населення і проведено типізацію великих міст за особливостями «профілю», укладеного на основі аналізу чотирьох головних складових умов життя населення — економічної, соціальної, екологічної і соціокультурної. Об'єктивними показниками є дані офіційної статистики (всього 83 показники), суб'єктивні показники отримано на підставі анкетного опитування (375 опрацьованих анкет), проведеного серед студентів старших курсів географічних факультетів ВНЗ України. Потребою коректного зведення об'єктивних і суб'єктивних даних зумовлено використання рейтингового методу. В обох оцінках до рівня розрахунку проміжних індексів застосовано середньоарифметичне зведення окремих рангових місць міст за тим чи іншим показником, з рівня проміжних індексів — зведення з урахуванням вагових коефіцієнтів «значущості» вказаних головних складових, визначених у різний спосіб. В об'єктивній оцінці «вагу» кожної зі складових установлено на основі коефіцієнтів кореляції відповідних проміжних індексів з індексом демографічного потенціалу великих міст. У такий спосіб визначено реальну значущість складових умов життя у формуванні самого життя, репрезентованого через демографічні показники розвитку міст. У суб'єктивній оцінці «вагу» визначено згідно з відповідями респондентів, які віддали свої голоси певній складовій під час вибору міста проживання.

4. Об'єктивна оцінка умов життя населення дала змогу визначити, що середній індекс економічної сприятливості формування умов життя збільшується із величиною міста. За допомогою карт інтерполяції значень індексів установлено, що індекси демографічного потенціалу, стану соціальної сфери та екологічної сприятливості великих міст здебільшого мають регіональну тенденцію погіршення із заходу на південний схід, за винятком дуже невеликої кількості міст.

5. В основу суб'єктивної оцінки було покладено анкетування. У дослідженні думка респондентів щодо розвитку соціальної сфери та економічної сприятливості умов життя у великих містах характеризується несуттєвими розбіжностями щодо лідерів. Очевидно, що вона ґрунтується на сприйнятті цілих регіонів, адже великі міста «вписані» в уявну «картину регіонів». Гірша ситуація з інтерпретацією аутсайдерів — міст, в яких констатовано певні «втрати» в економічній чи в соціальній сфері. У соціальній сфері та за культурно-духовною складовою респонденти здебільшого визначили як кращі міста, які є обласними центрами і більші за людністю, а як аутсайдери — східні промислові міста, незалежно від їх розмірів. Установлено тенденції зменшення суб'єктивних індексів сприятливості умов життя від мільйонників до міст з кількістю населення 100—250 тис. жителів майже за всіма складовими (за винятком екологічної). *Різні методи збору та опрацювання соціологічної інформації можуть і мають складати основу майбутніх досліджень з оцінювання умов та якості життя населення.*

6. Інтегральний індекс об'єднав обидві оцінки, які для багатьох великих міст збіглися, але мали і суттєві розходження. Зокрема, умови життя населення міст-мільйонників та більшості західноукраїнських міст як з об'єктивної, так і з суб'єктивної точки зору кваліфіковано як сприятливі. Однозначність панує стосовно негативної оцінки умов життя населення більшості великих промислових міст Сходу України (Сєвєродонецьк, Лисичанськ, Горлівка, Павлоград тощо). До найсприятливіших за інтегральним індексом великих міст України віднесено *Київ, Львів, Сімферополь, Харків, Одесу, Івано-Франківськ,*

*Ужгород, Дніпропетровськ, Полтаву, Донецьк*. Найнесприятливіші умови для проживання визначено у *Сєвєродонецьку, Лисичанську, Макіївці, Павлограді, Горлівці, Бердянську, Маріуполі, Алчевську, Слов'янську, Краматорську*. Встановлено пряму залежність інтегрального індексу сприятливості умов життя населення від величини міста — в середньому він зростає від групи міст з населенням 100—250 тис. до міст-мільйонників.

7. Порівняльна характеристика «профілів» умов життя за чотирма складовими індексами і кластерний аналіз дали змогу виявити загальні та індивідуальні риси у формуванні умов життя у великих містах і підійти до обґрунтування 4 типів (11 підтипів) великих міст. До типу I потрапили міста із найбільшими значеннями індексів і найбільш збалансованою конфігурацією «профілю» — всі мільйонники, Донецьк, Львів і Запоріжжя, а також Сімферополь, Севастополь і Полтава. Тип II поєднав міста із населенням до 500 тис., переважно із західної частини України, на профілі яких помітні відносно низькі значення індексу за економічною складовою. Великі міста III типу «тяжіють» до Центру України, форма «профілю» у них неоднозначна із загальною тенденцією порівняно невисоких індексів за економічною потужністю. Тип IV має чітке регіональне розташування на Сході України — це тип міста із «розбалансованим» профілем умов життя з низькими індексами за більшістю складових, особливо екологічною і соціокультурною.

Пошук географічних тенденцій дав змогу констатувати, що лише тип I представлений великими містами, які розташовані в різних частинах України, три інші типи мають помітну регіональну приналежність, при цьому можна констатувати погіршення умов життя у напрямку із заходу до центру та з центру на південний схід України.

8. Розроблено напрями покращання умов життя населення, які тісно пов'язані із «профілем» умов життя — певними дефіцитами і перевагами у розвитку великих міст, що виявлені за допомогою об'єктивно-суб'єктивної методики оцінювання і типізації. Розроблено «паспорти» великих міст України за умовами життя населення, в яких у стислій формі подано результати порівняльної оцінки. Цим документом забезпечуються комплексність і стислість викладу, наочність «портретів» великих міст України щодо оцінки умов життя населення в них, які можуть бути затребувані адміністративними структурами, засобами масової інформації, установами освіти та населенням як інформаційно-аналітичний інструмент оцінювання розвитку і зіставлення даних щодо розвитку великих міст України.

9. Державна концепція покращання умов життя населення великих міст в Україні повинна спиратися на створення необхідної законодавчої бази розвитку міст, детальне обґрунтування стратегій їх розвитку, подальшу розробку містобудівної документації, розробку системи інформаційної підтримки рішень і соціальний моніторинг. Доцільним є запровадження нових напрямів управління — територіального маркетингу і менеджменту, при цьому перспектива формування сучасної моделі поліпшення умов життя населення великих міст пов'язана з пошуком компромісу між багатьма суб'єктами: владними структурами, підприємцями, меценатами, громадськістю. Їх однакове залучення до управління, оптимізація кадрової політики і диверсифікація джерел фінансування масштабних проектів розвитку належить до пріоритетних заходів щодо покращання умов життя населення великих міст.

# ДОДАТКИ

***Додаток 1***

**Хронологічна схема еволюції основних концепцій філософії міста**

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| Платон | «Держава» (360 років до н.е.) | Щасливий поліс | Розглянуто в рамках ідеальної держави як колектив громадян, заснований на становому укладі (три стани: вищий (філософи), які піклуються про спосіб життя інших мешканців; стражники (воїни), які піклуються про безпеку; годувальники (ремісники, селяни), які забезпечують державу всім необхідним) |
| Арістотель | «Політика» (335—322 рр. до н. е.) | Поліс | Є найвищою формою людського об'єднання, який сприяє досягненню щасливого життя, а передумовами його створення є певні кількість населення та розмір території, а також сприятливе положення відносно моря |
| Мен-Цзи | «Трактат Мен-Цзи» (приблизно 300 років до н.е.) | Модульне місто | Місто має складатися із внутрішньої та зовнішньої частин, у кожній з яких є фортечні мури у формі квадрата. Внутрішня частина міста — 3500 осіб |
| Аль Фарабі | «Трактат про погляди жителів доброчинного міста» (948) | Доброчесне місто | Результат розумової діяльності, розвитку пізнання, яке є основою для досягнення істинного щастя. Місто подібне здоровому тілу, всі органи якого допомагають один одному з тим, щоб зберегти життя мешканців |
| Т. Мор | «Утопія» (1516) | Ідеальне місто | Визначається за домінанти ранніх соціалістичних ідей (з жорсткою критикою приватної власності) як колектив громадян у середньому у кількості 75 тис. осіб, які проживають на площі приблизно в 10 км$^2$. Господарство побудовано на основі сімейно-ремісницького принципу, але всі без винятку мешканці займаються і землеробством |
| Т. Кампанелла | «Місто Сонця» (1614) | Ідеальне місто-країна | Ідеальне, з точки зору автора, суспільство, де трудяться всі і немає «дозвільних негідників і нероб», домінує ідея загальної соціальної рівності |
| Ф. Бекон | «Нова Атлантида» (1627) | Бенсалемська острівна держава | Принцип приватної власності, немає ні майнової, ні соціальної рівності, а є слуги і ті, які «впали в злидні». Важливу роль у суспільстві відіграють гроші: ними, наприклад, щедро нагороджують щасливих винахідників. Править островом монарх, правда, гуманний і освічений |

**Додаток 1**

*Закінчення додатку 1*

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| Ш.Л. Монтеск'є | «Персидські листи» (1721) | Місто | Велике унікальне видовище із властивим суто для себе темпом життя |
| Ж.-Ж. Руссо | «Трактат про Громадський договір, або Принципи політичного права» (1762) | Місто | Трясовина для людського роду |
| Р. Оуен | Памфлет «Новий погляд на суспільство, або Досліди про формування людського характеру»(1813) | Комуна — поселення «Нова Гармонія» Ідеальне місто | Особливе поселення «єдиного і взаємного співробітництва» чи комуністична колонія з населенням не більш як 3 тис. осіб, є прообразом майбутнього суспільства |
| Ш. Фурьє | «Трактат про домашню і землеробську асоціації» (1822) | Фаланстер — ідеальне місто | Свого роду людський вулик, який займає територію в 1600 га і на якій проживає по 810 чоловіків і жінок, є ідеальним для спільного проживання |
| К. Маркс, Ф. Енгельс | Маніфест Комуністичної партії (1848) | Місто | Є закономірним породженням процесу суспільного поділу праці в умовах появи приватної власності та антагоністичних класів і відбиває факт концентрації населення, засобів виробництва, капіталу, насолод, потреб. Буржуазія створила величезні міста і вирвала значну частину населення з ідіотизму сільського життя, зробивши село залежним від міста |
| В.І. Ленін | «Держава і революція» (1917) | » | Центр економічного, політичного і духовного життя народу, який є двигуном прогресу |
| О. Шпенглер | «Захід Європи». Т. 2. (1922) | » | Одна точка, в якій зосереджується все життя великих країн, тоді як все інше в'яне |
| М. Фуко | Стаття «Інші світи» (1984) | » | Модель розвитку міста стає матрицею, яка регламентує діяльність розвитку всієї держави |
| Ж. Бодріяр | «Прозорість зла» (1990) | Мегаполіси | Це свого роду абсцеси, які відтягують виникнення більших наривів |
| Ж. Дерріда | «Космополіти всіх країн, ще одна спроба» (1997) | Місто | Форма людського існування, яка приречена на загибель |

*Додаток 2*

**Хронологічна схема еволюції основних архітектурних концепцій міст**

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| М. Вітрувій Полліон | «Десять книг з архітектури» (друга половина I ст. до н. е.) | Ідеальне місто | Розглядав розміщення головних міських площ і вулиць, типології будинків. З естетичної точки зору радив дотримуватися рівномірності ритму і ладу, симетрії та пропорційності, відповідності форми призначенням і розподілу ресурсів |
| Л.Б. Альберті | «Десять книг про архітектуру» (1452) | Ідеальне місто Пієнца | Краса є точна розмірна гармонія всіх частин, об'єднаних ідеєю, якій вони належать, — такій, що ні додати, ні відняти, ні змінити нічого не можна, не зробивши гірше |
| А.А. Філарете | «Трактат про архітектуру» (1461—1464) | Ідеальне місто Сфорцинда | В узагальнених видах головних споруд намагався розкрити особливості архітектурних форм. Водночас майстер детально розглядав, що таке масштаб, правила його дотримання, описав виконання будівельних робіт, вважаючи особливості архітектурних знань спеціальними |
| Ф.Д. Мартіні | «Цивільна і військова архітектура» (1470—1492) | Ідеальне місто Урбіно | Показав пошук графічних форм через аналогії, пов'язані з оновленням розуміння людини як явища природи |
| Леонардо да Вінчі | «Ідеальне місто» (1485) | Ідеальне місто Ромолонтіно | Створення дворівневого міста: верхній — призначений для пішохідних і наземних доріг, нижній — для пов'язаних з підвалами будинків тунелів і каналів, по яких рухається вантажний транспорт |
| Ч. Чезаріно | «Десять книг з архітектури» (1521) | Місто-ансамбль | Використовував лінію і фон як засоби виділення площин зі схемами планів і фасадів, погоджуючи їх осями. У графіці контрасти темних і світлих фонів, обрамлення зображень розділяють їх на схематичні та об'ємно-змодельовані, що підкреслює різний зміст архітектурних форм |
| П. Катанео | Трактат «Чотири книги про архітектуру» (1554) | Ідеальне місто | У проект міста з цитаделлю помістив людську фігуру. Антропоморфні пропорції плана цитаделі співвідносяться не з реальним людським тілом, а з його фантастичним варіантом |

*Продовження додатку 2*

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| Д. Барбаро | «Десять книг з архітектури» (1565) | Ідеальне місто | Чітко пояснено деякі з технічних секцій та обговорено зв'язок архітектури з природою |
| А. Паладіо | «Чотири книги з архітектури» (1570) | Місто-ансамбль | Не що інше, як якийсь великий будинок, і обернено, будинок — якесь мале місто |
| Ж. Перре | «Ідеальне місто» (1601) | Місто, місто-фортеця | Територію міста у формі п'ятикутної зірки (як фасадної частини) поєднано з однією великою багатокутною зіркою (основною частиною міста), яка, в свою чергу, містить інші, менші за розмірами зірки |
| Д. Спекле | «Ідеальне місто» (1608) | Ідеальне місто | Територія міста має форму замкнутого кола, яке всередині складається із восьмикутної зірки |
| В. Скамоцці | «Ідея універсальної архітектури» (1615) | Місто-фортеця Пальма Нуова | Територію міста оточували 12 бастіонів, від 4 міських воріт було прокладено 2 головні вулиці, що перетиналися під прямим кутом. На їх перетині побудовано головну площу, на яку виходили головні установи |
| С. Вобан | «Досуги пана де Вобана» (1680) | Місто-фортеця | Фортеця — споруда, яку створено як для оборони, так і для утримання міста у слухняності |
| К.Л. Ліду | «Архітектура, розглянута у співвідношенні мистецтва, вдач і законоположення» (1804) | Ідеальне місто Шо | Прагнув створити ідеальне місто за зразком побудови симфонії, а також з метою пластичного втілення космічних форм. Вбачав, що в місті не має бути соціальних конфліктів і несправедливості |
| К. Зітте | «Містобудівництво на художніх основах» (1889) | Красиве місто | Будувати місто треба так, щоб людина відчувала в ньому себе і в безпеці, і щасливою, а для щастя потрібна краса. Художній частині міста треба приділяти увагу так само, як і технічній |
| Соріа-і-Мата | «Лінійне місто» (1892) | Лінійне місто | Місто формується на основі забудови вздовж транспортної магістралі (трамвайної) |
| Т. Фріч | «Місто майбутнього» (1895) | Місто-сад | Модель передбачала розвиток міського простору по спіралі, що стримувало б віддалення периферії від центру. Подібна структура актуальна в період зростання індустріальних міст |
| Е. Говард | «Міста-сади майбутнього» (1899) | Ідельне місто-сад Лечворт | Створив проект міста на 32 тис. осіб, але міста можуть утворювати асоціацію з єдиним центром, який обслуговує декілька таких поселень із кількістю населення до 250 тис. |

*Продовження додатку 2*

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| Р. Енвін | «Планування міст на практиці» (1905) | Велике місто | Щільність забудови міста-саду — 12 будинків на акр — це ряд артистично виконаних угруповань житлових будинків по сторонах проїздів і галявин |
| Т. Гарньє | «Індустріальне місто» (1911) | Промислове місто — дезурбаністична концепція | Проект міста на 35 тис. жителів, у якому завод є чітко спланованим функціональним організмом і до того ж єдиним, житлові квартали зручно пов'язані з виробничою територією і разом з тим відокремлені від неї масивом зелені |
| О. Вагнер | «Велике місто, його вивчення» (1911) | Велике місто | Наш спосіб життя, наші справи і вчинки за сучасних завоюваннях техніки і науки стали зовсім іншими порівняно з тими, якими вони були тисячу років тому чи навіть зовсім недавно. Ми знаходимося як би в процесі безперервного становлення, і це має бути виражене сучасним мистецтвом, завдяки якому і сучасне місто має стати придатним для сучасної людини — чим більше мистецтва вкладено в місто, тим краще почуває себе в ньому людина, тим повніше виконує місто своє призначення. Тим воно гарніше |
| В.М. Сімьонов | «Благоустрій міст» (1912) | Місто-сад | Скромні масштаби міста-саду давали змогу ідеально поєднати у ньому професії, які формуються |
| А. Сант-Еліа | «Нове місто» (1914) | Нове місто | Місто сформовано з високих споруд, пронизаних шахтами ліфтів, пов'язаних, у свою чергу, мостами для горизонтальних пішохідних і транспортних комунікацій |
| Б. Таут | «Розпад міст» (1919) | Селище (місто-сад Фалькенберг) | Заперечує міста взагалі, пропонуючи натомість селища в 500—600 жителів під гаслом «земля — хороша квартира» |
| Л. Міс ван дер Рое | «Будівництво та житло» (1927) | «Вільне планування», поселення Вайсенхоф | Будь-яка річ має бути передусім максимально зручною у використанні, пристосованою до споживання людиною |
| Л. Сабсовіч | «Міста майбутнього і організація соціалістичного побуту» (1929) | Екосоцмісто | Компактні поселення від 40 до 100 тис. жителів при великих промислових підприємствах і радгоспах, що складаються з однотипних житлових комбінатів на 2—3 тис. осіб |
| М. Охітовіч | «До проблеми міста» (1929) | Дезурбанізм — лінійне місто | Ідея будівництва по всій Росії доріг, малоповерхове будівництво з легких конструкцій |
| М. Мілютін | «Соц-місто: проблеми будівництва соціалістичних міст» (1930) | Лінійне місто | Промислова зона мала розвиватися паралельно напрямку залізниці. По інший бік від промислової зони розташовано автостраду, що обслуговує райони житлової забудови |

*Продовження додатку 2*

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| М. Ладовський | Конкурсний проект «Схема реконструкції Москви» (1932) | Секторне лінійне місто «Парабола», місто-ракета | Застосування концепції лінійного міста до розвитку історичного радіально-кільцевого міста |
| М.Я. Гінзбург | «Житло» (1934) | Нове розселення зеленого міста | Місто повинно мати систему матеріального і культурного обслуговування, за якою будь-яка точка розселення перебувала б в однакових умовах близькості продукту до споживача. Кінцева мета — мережеве обслуговування, яке здатне включити в свою орбіту будь-якого жителя |
| Ле Корбузьє | «Сонцесяйне місто» (1935) | Сонцесяйне місто | Проект міста на 3 млн жителів, центральну частину якого складають гігантські скляні хмарочоси-вежі складної конфігурації, геометрично правильно розставлені в просторі |
| Е. Саарінен | «Шість напрямів поточної сучасної архітектури» (1953) | Органічна децентралізація (Канберра, Таллінн, Гельсінкі) | Місто є компактною федерацією напівавтономних районів, «функціональних концентрацій» (поєднує в собі житло і виробництво), розділених зеленими розривами менш як 1 км |
| І. Леонідов | «Цикл малюнків Міста Сонця» (1950-ті роки) | Місто Сонця | Світовий центр наук, мистецтв і виховання |
| В.А.Г. Гропіус | «Тотальна архітектура» (1955) | Індустріальне будівництво | Задоволення людської психіки настільки ж важливо для наповненого, цивілізованого життя, як і вимога матеріального комфорту |
| К. Доксіадіс | «Екістика: введення до науки про населені пункти» (1968) | Динамічне місто | Проголосив безмежне динамічне зростання міст у вигляді безперервних лінійних міських поселень, що простягаються уздовж основних магістральних шляхів по всій території земної кулі |
| П. Солері | «Аркологія: місто в уяві людини» (1969) | Біоморфна структура аркологічних міст, екологічні міста та поселення Аркозанті | Споруджуючи великі, багаторівневі конструкції (аркологи) з населенням цілого міста, можна зменшити негативний вплив поселень на навколишнє середовище |
| К. (Норіакі) Курокава | «Метаболізм в архітектурі» (1977) | Метаболістичне місто | Місто це організм, що розвивається, різні частини якого змінюються і застарівають з різною швидкістю. Звідси і випливає проектування мегаструктур, які повинні встановити нові симбіотичні відносини між людиною і технікою |

*Додаток 3*

**Хронологічна схема еволюції основних концепцій соціології міста**

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| Ф. Тьонніс | «Спільність і суспільство» (1887) | Місто, гезельшафт | Місто є спільнотою, за своїми характеристиками значною мірою протилежній сільській |
| Е. Дюркгейм | «Самогубство» (1897) | Місто | Міста за своєю природою ворожі людським відносинам. Місто змушує людину віддалятися від інших, знеособлене спілкування поступово входить у звичку |
| Г. Зіммель | «Велике місто і психічне здоров'я» (1903) | Велике місто, стиль життя, міський простір | Є осередком, в якому як ніде яскраво і наочно проявляється діалектична взаємообумовленість протилежних просторових явищ: соціальної віддаленості і водночас наближеності |
| М. Вебер | «Місто» (1905) | Місто, бург, ойкос, поліс, ринок, фортеця | Є конкретним історичним утворенням, сформованим на основі взаємодії складних соціально-політичних і воєнних процесів, яке відрізняється від інших поселень принциповими функціями — захистом, управлінням, обміном (торгівля), ремісництвом, промисловістю і поділом праці |
| Р. Парк | «Місто» (1925); стаття «Місто як соціальна лабораторія» (1967) | Місто | У місті, на волі, кожен індивід, яким би ексцентричним він не був, неодмінно знаходить те середовище, в якому він може розвинутись і проявити особливості своєї природи |
| Е. Берджес | «Місто» (1925); стаття «Зростання міста» (1967) | » | Місто здатне не тільки наочно проявити, а й посилити будь-які якості людської природи |
| Р. і Х. Лінди | «Середнє місто: нарис сучасної американської культури» (1929); «Середнє місто в перспективі» (1937) | Середнє місто і властивий йому спосіб життя | Найдосконаліша форма людського існування, при цьому міська спільність включає два протилежні класи: бізнес-клас, що працює з ідеями і людьми (30 % населення міста), і робочий клас, який виробляє продукцію (70 %). Вони мають різний стиль життя та інтереси, проте модернізація і масове виробництво згодом дали змогу порушити класові бар'єри і створити суспільство соціального прогресу |

*Закінчення додатку 3*

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| Л. Вірт | «Урбанізм як спосіб життя» (1938) | Велике місто | Є нелюдяним і негуманним, оскільки анонімність, яка панує у великому місті, породжує величезну кількість негативних аспектів |
| Р. Мур, П. Рекс | «Раси, спільноти і регіони» (1967) | Місто | Локальна система розподілу обмежених ресурсів, яку потрібно вивчати |
| А. Лефевр | «Просторове виробництво» (1974) | » | Продукт капіталістичної системи, як і будь-яке інше виробництво. Простір міста — це компонент його соціальної організації, при цьому між абстрактним простором (яким оперують інвестори і бізнесмени на основі критеріїв прибутку, розмірів, місця) і соціальним (світом індивідів, середовищем їх проживання) є закономірний конфлікт |
| Д. Логан, Х. Молоч | «Місто як механізм росту» (1988) | » | Як «механізм (машина) росту», що означає об'єднання зусиль підприємців, торговців нерухомістю, будівельників, банків з метою досягнення зміни вартості конкретного місця міського простору і отримання прибутку від цього |
| М. Кастельс | «Інформаційне місто: інформаційні технології, економічні перебудови і процес формування міських регіонів» (1989); «Становлення мережевого суспільства» (1996) | Інформаційне місто | Великий економічний і фінансовий центр як ключовий елемент глобальної системи потоків інформації, інновацій, капіталу, людей, товарів і символів. Водночас місто — «місце колективного споживання», а головна його функція — економічна |
| М. Готтдінер | «Міське життя в перехідний період» (1991) | Місто | Результат переговорного процесу, що торкається різних «мереж росту», або тимчасових асоціацій людей, об'єднаних задля необхідності міського зростання |
| С. Сассен | «Глобальне місто: Нью-Йорк, Лондон, Токіо» (1991, 2001); «Міста у світовій економіці» (1994) | Глобальне місто | Центри, які займають стратегічне положення у світовій економіці за рахунок концентрації функцій управління і контролю, а також спеціалізуються у сфері професіональних бізнес-послуг |
| Г. Канкліні | Стаття «Міські культури наприкінці століття: антропологічні перспективи» (1998) | Місто | Міста формують соціокультурну ситуацію, радикально по-новому конструюють суспільство і, зі свого боку, розвиваються на власній основі |
| В.В. Вагін | «Міська соціологія» (2000) | » | Особливий організм, для якого важливі його місцерозташування, внутрішня динаміка і соціальна структура |

*Додаток 4*

**Хронологічна схема еволюції основних концепцій економіки міста**

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| А. Сміт | «Дослідження про природу і причини багатства народів» (1776) | Місто | Є лише місцем локалізації подій і структурних відношень, у якому не проявляється вся повнота просторових чинників в економіці |
| Т. Мальтус | «Досвід про закон народонаселення» (1798) | Місто, «світове місто», «світове село» | Місто є надмірністю будь-якого роду, умови існування в якому є вкрай шкідливими для людини |
| І. Тюнен | «Ізольована держава в її відношенні до сільського господарства і національної економіки» (1826) | Модель системи міста, велике місто, штандорт | Як ринок збуту місто має задовольняти всі потреби оточуючої його території у продуктах промислового виробництва |
| В. Лаунхардт | «Теорія вибору траси: дискусія про принципи розміщення» (1872) | Штандорт, трикутник Лаунд-харта | Крім центру споживання також є джерелом сировини та енергоресурсів. Оптимальне розміщення підприємства з мінімізацією транспортних витрат |
| А. Вебер | «Чиста теорія розміщення промисловості» (1909) | Штандорт | Користь від скорочення витрат залежно від місця розміщення |
| Дж. Кольб | «Служби зв'язків міста і села» (1923) | Модель «правильного розміщення гнізд» | Велике місто займає центральне положення в системі розселення, а оптимальне розміщення населення має вигляд «згустку» |
| Г. Хоттелінг | Стаття «Стабільність конкуренції» (1929) | Модель «лінійного міста» | Місто розглянуто як загальну модель диференціації продукту, яка дає змогу проаналізувати особливості та наслідки цінової конкуренції на ринку |
| Г. Хойт | «Принципи міської нерухомості» (1939) | Секторна модель Хойта територіальної організації міста | Міська територія — це коло, розділене на сектори з різними видами використання землі. Види землекористування, створені в центрі міста або на межі центрального ділового району, розвиваються вздовж сектора у напрямку до межі міста |
| А. Льош | Географічне розміщення господарства (1940) | Модель «економічного ландшафту» системи міста | Головну роль відведено центральному місцю: найважливішому економічному центру всієї системи населених пунктів — «економічному ландшафту», основна мета якого — максимізація прибутку |

**Додаток 4**

*Продовження додатку 4*

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| Ф. Перру | «Економіка 20 ст.» (1961) | «Полюси росту» | Зростання економіки країни з'являється в деяких пунктах (містах) і зі змінною інтенсивністю поширюється на всю країну |
| В. Алонсо | «Розміщення і землекористування» (1964) | Модель Алонсо | Полягає у визначенні економічних меж міста, його центральності, у тому числі між виробничою та жилими зонами |
| Х. Річардсон | «Теорія регіонального росту» (1973) | Міська агломерація | Основний фактор росту — скупчення виробничої діяльності, якими є великі промислові центри |
| Дж. Лоурі | Стаття «Структура ринку і інновації» (1979) | Модель «міський мультиплікатор» | Виявлено залежність економічної та територіальної структури міста від особливостей розвитку і специфікації базового та обслуговуючого секторів економіки |
| Х. Гірш | «Аспекти структурних змін росту і зайнятості» (1979) | «Модель вулкан», велика міська агломерація | Виверження лави нововведень у «полюсі зростання» поступово розтікається на периферію і супроводжується поступовим підвищенням рівня добробуту відсталих районів |
| С. Салоп | Стаття «Монополістична конкуренція із зовнішніми товарами» (1979) | Модель «колового міста» | Рішення фірм про вхід на ринок і вихід з ринку під впливом зміни економічного прибутку внаслідок цінової конкуренції |
| П.А. Деріка | «Економічна теорія міста та розробка планів розвитку міст» (1979) | Каркас території, концепція «зони впливу міст» | Система міст, або каркас території, утворює каркас територіальної зони |
| Д. Бегг, С. Дорнбуш, Р. Фішер | «Економіка» (1984) | Ціна міської землі, «втеча населення в пригороди» | Закцентовано увагу на питаннях муніципальної політики місцевої адміністрації |
| Е.С. Міллз, Б.В. Гамільтон | «Економіка міста» (1984) | Земельна рента, теорія фільтрації | Принцип розміщення міського населення залежно від його доходів |
| Дж.В. Хендерсон | «Економічна теорія і міста» (1985) | Земельна рента, ділова активність | Розглянуто внутрішньоміські проблеми |
| Г. Рід | «Гегемонія фінансового центру, відсоткові ставки і глобальна політична економіка» (1989) | «Столиці капіталів» | Існує особлива світова категорія міст — «столиці капіталів», роль яких відіграють міжнародні чи наднаціональні фінансові центри |

*Закінчення додатку 4*

| Автор | Основні праці | Ключовий термін | Зміст терміна та проблемні акценти |
|---|---|---|---|
| М. Фуджіта, Т. Морі | «Теорія економіки міста (землекористування і розмір міста)» (1990); «Структурна стійкість і розвиток міських систем» (1996) | Поняття локалізованості, рента, локальні суспільні блага, модель Фуджіта—Морі | Кількість населення збільшується, відповідно, це приводить до виникнення нових міст, які вишиковуються в одну лінію у просторі |
| А.В. Еванс | «Економіка міста (вступний курс)» (1992) | Гіпотеза інкубатора, «передні» і «задні» офіси | Підкреслено особливу роль центральної частини міста, яка відіграє роль «інкубатора» для нових фірм |
| М. Фуджіта, П. Кругман | «Коли економіка і моноцентризм єдині» (1995) | Модель «модернізації традиційної теорії розміщення виробництва» | Модифікація моделі Фон Тюнена полягає в тому, що подібна рівновага з одним центром можлива лише у разі малої кількості населення |
| Р. Каманьї | «Принципи і моделі економіки міста» (1996) | Модель захвату ренти «жертва — хижак», теорія катастроф | Акцент на співвідношенні логічно бездоганних математизованих урбаністичних описів із суперечливою реальністю економічного життя сучасних міст |
| В.С. Занадворов, А.В. Занадворова | «Економіка міста» (2003) | Економіка міста | Першовідкривач у напрямі економіки міста на пострадянському терені |
| З. Сіройч | «Соціально-економічні проблеми сучасних великих міст» (2008) | Місто | Динамічне суспільне явище, яке перебуває у постійному розвитку та еволюціонує від простих форм до складніших і досконаліших |
| В.Я. Любовний | «Монопрофільні міста в умовах кризи: стан, проблеми, можливості реабілітації» (2009) | Монопрофільні міста | Міста, в яких містоутворювальне підприємство визначає практично всі економічні і, що особливо важливо, соціальні процеси, які відбуваються в місті |

## *Додаток 5*

### АНКЕТА ОПИТУВАННЯ

**ПІБ** **Стать** **Місце проживання (звідки родом)**

**1. В яких серед представлених категорій поселень України Ви хотіли б жити (одна відповідь)?**

село
селище міського типу
малі міста (до 50 тис. осіб
середні міста (50—100 тис. осіб
великі міста (понад 100 тис. осіб)

**2. Який із факторів для Вас є визначальним при виборі міста для проживання в Україні (одна відповідь)?**

економічна активність міста (заробітна плата, ділова активність, підприємництво та ін.)
соціальна сфера міста (інфраструктура, ЖКГ та ін.)
екологічна ситуація міста (повітря, вода та ін.)
культурно-духовна складова (культурне життя, туризм, релігійна складова та ін.)
інше (природні умови, географічне положення, психологічні фактори та ін.)

**3. Розподіліть зазначені великі міста України від найкращого до найгіршого *(наприклад, за екологічною ситуацією: 1) Євпаторія; 2) Івано-Франківськ; 3) Тернопіль; … 45) Кривий Ріг):***

| № пп | Місто | Екологічна ситуація | Економічна активність | Соціальна сфера | Культурно-духовна сфера | Умови життя в цілому |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Сімферополь | | | | | |
| 2 | Севастополь | | | | | |
| 3 | Євпаторія (АРК) | | | | | |
| 4 | Керч (АРК) | | | | | |
| 5 | Вінниця | | | | | |
| 6 | Луцьк | | | | | |
| 7 | Дніпропетровськ | | | | | |
| 8 | Дніпродзержинськ (Дніпропетровська обл.) | | | | | |
| 9 | Кривий Ріг (Дніпропетровська обл.) | | | | | |
| 10 | Нікополь (Дніпропетровська обл.) | | | | | |
| 11 | Павлоград (Дніпропетровська обл.) | | | | | |
| 12 | Донецьк | | | | | |
| 13 | Горлівка (Донецька обл.) | | | | | |
| 14 | Краматорськ (Донецька обл.) | | | | | |
| 15 | Макіївка (Донецька обл.) | | | | | |
| 16 | Маріуполь (Донецька обл.) | | | | | |
| 17 | Слов'янськ (Донецька обл.) | | | | | |
| 18 | Житомир | | | | | |
| 19 | Ужгород | | | | | |

*Закінчення додатку 5*

| № пп | Місто | Екологічна ситуація | Економічна активність | Соціальна сфера | Культурно-духовна сфера | Умови життя в цілому |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 20 | Запоріжжя | | | | | |
| 21 | Бердянськ (Запорізька обл.) | | | | | |
| 22 | Мелітополь (Запорізька обл.) | | | | | |
| 23 | Івано-Франківськ | | | | | |
| 24 | Київ | | | | | |
| 25 | Біла Церква (Київська обл.) | | | | | |
| 26 | Кіровоград | | | | | |
| 27 | Луганськ | | | | | |
| 28 | Алчевськ (Луганська обл.) | | | | | |
| 29 | Лисичанськ (Луганська обл.) | | | | | |
| 30 | Сєвєродонецьк (Луганська обл.) | | | | | |
| 31 | Львів | | | | | |
| 32 | Миколаїв | | | | | |
| 33 | Одеса | | | | | |
| 34 | Полтава | | | | | |
| 35 | Кременчук (Полтавська обл.) | | | | | |
| 36 | Рівне | | | | | |
| 37 | Суми | | | | | |
| 38 | Тернопіль | | | | | |
| 39 | Харків | | | | | |
| 40 | Херсон | | | | | |
| 41 | Хмельницький | | | | | |
| 42 | Камянець-Подільський (Хмельницька обл.) | | | | | |
| 43 | Черкаси | | | | | |
| 44 | Чернівці | | | | | |
| 45 | Чернігів | | | | | |

# СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ


1. *Аксенов К.* Трансформационное и посттрансформационное городское пространство — Ленинград—Санкт-Петербург. 1989—2002 / К. Аксенов, И. Брадэ, Е. Бондарчук. — СПб: Геликон Плюс, 2006. — 284 с.

2. *Аксенов К.* Социально-пространственная дифференциация в районах массовой жилой застройки Ленинграда — Санкт-Петербурга в постсоветское время / К. Аксенов, И. Брадэ, К. Рох // Известия РАН. Сер. географическая. — 2010. — № 1. — С. 42—53.

3. *Алексеев А.И.* Жизнь населения как предмет социальной географии / Теоретические аспекты географии // Вопросы географии / [под ред. В.М. Гофмана]. — М.: Мысль, 1984. — № 122. — С. 77 — 86.

4. *Алисов Д.А.* Актуальные проблемы культурологии города [Електронний ресурс]: [Сибирский филиал Российского института культурологии] / Д.А. Алисов. — Омск, 1999. — Вып. 1. — Режим доступа: http://www.ic.omskreg.ru/~cultsib/metod/alis_act.htm

5. *Анимица Е.Г.* Градоведение: [учеб. пособие]. — 2-е изд., перераб. и доп. / Е.Г. Анимица, Н.Ю. Власова. — Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2006. — 417 с.

6. *Анимица Е.Г.* Концепция городских агломераций в современной урбанистической политике: реальность и теоретический подход // Е.Г. Анимица, Н.Ю. Власова // Междунар. науч. конф. «Теория социально-экономической географии: современное состояние и перспективы развития» / [под ред. А.Г. Дружинина, В.Е. Шувалова] (Ростов-на-Дону, 4—8 мая 2010 г.): материалы. — Ростов н/Д: Изд-во ЮФУ, 2010. — С. 201—205.

7. *Анимица Е.* Конкуренция в территориальном измерении / Е. Анимица // Интеграция: власть, наука, производство. — 2003. — № 1. — С. 38—42.

8. *Аристотель.* Сочинения: в 4 т. / Аристотель [пер. с древнегр.; под общ. ред. А.И. Доватура].— М.: Мысль, 1983. — Т. 4. — 1983. — 830 с.

9. *Арсеньев К.И.* Гидрографическо-статистическое описание городов Российской империи с показанием всех перемен, происшедших в составе и числе оных в течение двух веков от начала XVII столетия и доныне / К.И. Арсеньев // Журнал Министерства внутренних дел. — 1832. — Ч. 6, № 2. — С. 9—30.

10. *Асоціації* міст України [Електронний ресурс]: [Офіційний сайт Асоціації міст України]. — Режим доступу: http://auc.org.ua/bill.

11. *Баранов А.В.* Социально-демографическое развитие города / А.В. Баранов. — М.: Знание, 1981. — 285 с.

12. *Баранский Н.Н.* Экономическая география / Н.Н. Баранский. — М.: Гос. изд-во геогр. лит., 1957. — 328 с.

13. *Баранский Н.Н.* Об экономико-географическом изучении города / Н.Н. Баранский // Экономическая география. Экономическая картография. — М., 1956. — 306 с.

14. *Белкина Т.Д.* Состояние городов России 2008 / Т.Д. Белкина. — М., 2008. — 146 с.

15. *Берджесс Э.* Рост Города: введение в исследовательский проект: Личность. Культура. Общество / Э. Берджесс // Независимый институт гражданского общества. — 2002. — Т. 4, № 1—2. — С. 168—181.

16. *Білецький М.І.* Соціальна географія [навч. посібник] / М.І. Білецький, І.В. Ванда, Л.І. Котик. — [2-ге вид., доп.]. — Львів: Простір-М, 2015. — 468 с.

17. *Білоконь Ю.* Містобудівні проблеми сталого розвитку малих міст України / Ю. Білоконь// Досвід та перспективи розвитку міст: зб. наук. праць. — 2008. — № 15. — С. 5—14.

18. *Блажко Н.И.* Типизация населений по признаку их места в региональных системах обслуживания / Н.И. Блажко, К.С. Розина // Экономическая география. — 1981. — Вып. 30. — С. 44—49.

19. *Боголюбов В.С.* Актуальные проблемы крупных городов / В.С. Боголюбов. — СПб: СПбГИЭА, 1997. — 194 с.

20. *Богорад О.Д.* Регіональна економіка: словник-довідник / [за ред. М.В. Підмогильного]. — К.: НДІСЕП, 2004. — 346 с.

21. *Бодрийяр Ж.* Город и ненависть / Ж. Бодрийяр [пер. с фр. Б. Нарумов] // Философско-литературный журнал «Логос». — 1997. — № 9. — С. 107—116.

22. *Боже-Гарнье Ж.* Очерки по географии городов / Ж. Боже-Гарнье, Ж. Шабо [пер. с фр.]. — М., 1967. — 424 с.

23. *Бочаров Ю.П.* Подготовка дипломированных планировщиков в России. История и современность [Електронний ресурс] // Ю.П. Бочаров // Интернет-журнал «АРХИТЕКТОР». — Режим доступа: http://www.architektor.ru/ai/2003/bocharov.htm.

24. *Брендинг* міст: досвід країн Вишеградської групи для України / [ упоряд. за загальною ред. О.І. Соскіна]. — К.: Ін-т трансформації суспільства, 2011. — 80 с.

25. *Бугроменко В.Н.* Исследование территориальной структуры города (на примере изучения внутригородского пассажирского транспорта): автореф. дис. ... канд. геогр. наук / В.Н. Бугроменко. — М., 1980. — 23 с.

26. *Вагин В.В.* Городская социология: [учеб. пособие для муницип. управляющих] / В.В. Вагин. — М.: Моск. обществ. науч. фонд, Шк. муницип. упр. 2000. — 169 с.

27. *Вебер М.* Город / М. Вебер [пер. с нем. Б.Н. Попова]. — Пг.: Наука и школа, 1923. — 360 с.

28. *Вендина О.* Невидимые сдвиги в развитии городов / О. Вендина // Население и общество. — 2010. — № 1. — С. 407—408.

29. *Вирт Л.* Урбанизм как образ жизни / Л. Вирт // Социология. — М.: ИНИОН РАН, 1997. — С. 22—43.

30. *Вишневский А.Г.* Экономические проблемы развития форм городского расселения / А.Г. Вишневский // Проблемы современной урбанизации. — М., 1972. — С. 60.

31. *Власова Н.Ю.* Структурная модернизация крупнейших городов России / Н.Ю. Власова. — Екатеринбург: Изд-во УрГЭУ, 2000. — 255 с.

32. *Воейков А.И.* Людность селений Европейской России и Западной Сибири / А.И. Воейков // Известия Императорского Русского географического общества. — СПб, 1909. — Т. 45, вып. 1. — 3. — С. 73—120.

33. *Воейков А.И.* Распределение населения Земли в зависимости от природных условий и деятельности человека / А.И. Воейков. — СПб: Типография М. Стасюлевича, 1906. — 134 с.

34. *Вологодцев И.К.* Особенности развития городов Украины / И.К. Вологодцев. — Х.: Господарство України, 1930. — Вып. 2. — 205 с.

35. *Вуек Я.* Мифы и утопии архитектуры XX века; [пер. с пол. М.В. Предтеченского] / Я. Вуек [под ред. В.Л. Глазычева]. — М.: Стройиздат, 1990. — 286 с.

36. *Герасимчук З.В.* Еволюція характеристик міського простору та закономірності просторової організації міста / З.В. Герасимчук, Т.О. Ніщик // Наука й економіка. — 2010. — № 1(17). — С. 200—205.

37. *Гинзбург М.Я.* Жилище / М.Я. Гинзбург. — М.: Госстройиздат, 1934. — 192 с.

38. *Гладкий О.В.* Наукові основи суспільно-географічних досліджень промислових агломерацій / О.В. Гладкий [за ред. С. І. Іщука]. — К.: ВГЛ «Обрії», 2008. — 360 с.

39. *Гладкий О.В., Іщук С.І.* Географія міст. Геоурбаністика: підручник / О.В. Гладкий, С.І. Іщук. — К.: ПАЛИВОДА А.В., 2014. — 300 с.

40. *Глазычев В.Л.* Урбанистика / В.Л. Глазычев. — М.: Европа, 2008. — 220 с.

41. *Глобальный* город: теория и реальность / [под ред. Н.А. Слуки]. — М.: ООО «Аванглион», 2007. — 243 с.

42. *Гольц Г.А.* Влияние транспорта на пространственное развитие городов и агломераций / Г.А. Гольц // Проблемы современной урбанизации: сб. статей. — М.: Статистика, 1972. — С. 159 — 200.

43. *Гольцов А.Г.* Географічне дослідження умов життя сільського населення / А.Г. Гольцов // Наук. конф. «Фундаментальні географічні дослідження (стан, проблеми, напрямки)» (Київ, 27—29 вер. 1994 р.): тези доп. — К., 1994. — С. 48—49.

44. *Горнова Г.В.* Феномен города в духовном мире человека / Г.В. Горнова. — Омск: Изд-во ОмГПУ, 2006. — 148 с.

45. *Город* и деревня в Европейской России: сто лет перемен / [под ред. Т.Г. Нефедова, П.М. Полян, А.И. Трейвиш]. — М.: ОГИ, 2001. — 557 с.

46. *Городков А.В.* Основы территориально-пространственного развития городов: [учеб. пособие] / А.В. Городков, С.И. Федосова. — Брянск, 2009. — 326 с.

47. *Гохберг М.Я.* Экономическое обоснование территориальных планов / М.Я. Гохберг, В.М. Штульберг. — М., 1977. — 124 с.

48. *Гранберг А.Г.* Основы региональной экономики: [учебник для вуза] / А.Г. Гранберг. — М.: ГУ ВШЭ, 2000. — 495 с.

49. *Гропиус В.* Границы архитектуры / В. Гропиус. — М.: Искусство, 1971. — 286 с.

50. *Губань Р.* Міські населені пункти як адміністративно-територіальні одиниці / Р. Губань // Юридичний журнал. — 2008. — № 10. — С. 57—64.

51. *Гугняк В.Я.* Институциональная парадигма в политической экономии: на примере Франции / В.Я. Гугняк. — М.: Наука, 1999. — 174 с.

52. *Гукалова І.В.* Якість життя населення України: суспільно-географічна концептуалізація / І.В. Гукалова. — К.: Друкарня МВС України, 2009. — 347с.

53. *Гурьянов Г.* Классическое и постклассическое градостроительство [Електронний ресурс] / Г. Гурьянов, М. Туркатенко // — Архитектурный вестник. — 2004. — Т. 1, № 76. — Режим доступа: http://archvestnik.ru/new/files/2041%20Turkatenko.pdf.

54. *Гутнов Э.А.* Есть ли будущее у городов будущего: послесловие научного редактора / Э.А. Гутнов, П. Велев // Города будущего. — М.: Стройиздат, 1985. — С. 143—148.

55. *Давидович В.Г.* О развитии и регулировании системы расселения / В. Г. Давидович [под ред. В.В. Покшишевского] // Проблемы урбанизации и расселения. — М.: Мысль, 1976. — С. 63.

56. *Демография* и экология крупного города / [под ред. Н.А. Толоконцева, Г.М. Романенковой]. — Л., 1980. — 157 с.

57. *Денисенко О.О.* Метрополізація як процес територіальної організації суспільства / О.О. Денисенко // Український географічний журнал. — 2008. — № 2. — С. 40—46.

58. *Денисенко О.О.* Процеси метрополізації: світогосподарський аспект / О.О. Денисенко. — К., 2012. — 193 с.

59. *Джаман В.О.* Регіональні системи розселення: демографічні аспекти / В.О. Джаман. — Чернівці: Рута, 2003. — 392 с.

60. *Добреньков В.И.* История зарубежной социологии [серия: Классический университетский учебник] / В.И. Добреньков, А.И. Кравченко. — М.: ИНФРА-М, 2004. — 820 с.

61. *Доклад* о мировом развитии 2009. Новый взгляд на экономическую географию [Електронний ресурс]: [Международный Банк реконструкции и развития. Всемирный банк]. — Вашингтон, округ Колумбия, 2008. — 48 с. — Режим доступа: http://www.un.org/russian/esa/worlddev2009.pdf.

62. *Доценко А.І.* Відродимо українські містечка / А.І. Доценко // Містечка Східного Поділля. — Вінниця: Тезис, 2002. — С. 4—10.

63. *Доценко А.І.* Територіальна організація розселення (теорія та практика) / А.І. Доценко. — К.: Фенікс, 2010. — 536 с.

64. *Доценко А.І.* Регіональне розселення в Україні: стан і прогноз / А.І. Доценко, В.Т. Зінич, О.Т. Великохатько [та ін.]. — К.: Фенікс, 2007. — 376 с.

65. *Дронова О.Л.* Геоурбаністика: навч. посіб. / О.Л. Дронова. — К.: Видавн.-полігр. центр «Київський університет», 2014. — 419 с.

66. *Дубровин П.И.* Агломерация городов (генезис, экономика, морфология) / П.И. Дубровин // Вопросы географии. — М.: Географгиз, 1959. — Сб. 45. — С. 23—36.

67. *Дулина Н.В.* Феномен города в меняющемся мире / Н.В. Дулина // Человек, культура, общество: межвуз. сб. науч. тр. ВолгГТУ. — Волгоград, 2005. — Вып. 5. — С. 20—29.

68. *Душков Б.А.* География и психология. Подход к проблемам / Б.А. Душков. — М.: Мысль, 1987. — 285 с.

69. *Дышловой В.Д.* Человек в городе / В.Д. Дышловой, В.Н. Плехов. — М.: Знание, 1978. — 126 с.

70. *Екологічні* паспорти регіонів за 2009 рік [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Міністерства екології та природних ресурсів України. — Режим доступу: http://www.menr.gov.ua/content/category/65.

71. *Женщина,* мужчина, семья в России: последняя треть XX века. Проект «Таганрог» / [под ред. Н.М. Римашевской]. — М.: ИСЭПН, 2001. — 320 с.

72. *Журавский Д.П.* План статистического описания губерний Киевского учебного округа / Д.П. Журавский. — К., 1851. — 59 с.

73. *Заборова Е.Н.* Горожанин в городе / Е.Н. Заборова. — Екатеринбург: Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 1996. — 142 с.

74. *Закон* України «Про стимулювання розвитку регіонів» // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — № 51. — С. 548.

75. *Закон* України про місцеве самоврядування в Україні від 21.05.1997 р. № 280/97-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1997. — № 24. — 170 с.

76. *Занадворов В.С.* Экономика города. Вводный курс: [учеб. пособие] / В.С. Занадворов, А.В. Занадворова. — М.: ИКЦ «Академкнига», 2003. — 272 с.

77. *Заставний Ф.Д.* Географія України / Ф.Д. Заставний. — Львів: Світ, 1990. — 360 с.

78. *Зитте К.* Городское строительство с точки зрения его художественных принципов [пер. с нем.] / К. Зитте — М., 1925. — 155 с.

79. *Зотова М.В.* Трансформация крупных городов России в центры макрорегионального влияния: автореф. дис. ... канд. геогр. наук: спец. 25.00.24. «Экономическая, социальная и политическая география» / М.В. Зотова. — М., 2007. — 25 с.

80. *Зубаревич Н.В.* Социальное развитие регионов России: проблемы и тенденции переходного периода / Н.В. Зубаревич. — М.: Едиториал УРРС, 2003. — 264 с.

81. *Зубков М.* Практичний словник синонімів української мови / М. Зубков. — Х.: Весна, 2008. — С. 61—62.

82. *Игнатенко А.А.* В поисках счастья / А.А. Игнатенко. — М.: Мысль, 1989. — 254 с.

83. *Изменения* городского пространства в Украине / [под ред. Л.Г. Руденко]. — К.: Реферат, 2013. — 160 с.

84. *Іванов В.Ф.* Соціологія масової комунікації: [навч. посібник] / В.Ф. Іванов. — К.: Видавн.-полігр. центр «Київський університет», 2000. — 210 с.

85. *Івченко А.* Міста України / А. Івченко. — К.: НВП «Картографія», 1999. — 136 с.

86. *Казанцев В.И.* Социология города: [учеб.-метод. пособие] / В.И. Казанцев, М.Г. Светуньков. — Ульяновск: Изд-во УлГТУ, 2004. — 139 с.

87. *Кампанелла Т.* Город Солнца / Т. Кампанелла. — М.; Л., 1947. — 174 с.

88. *Канклини Н.Г.* Городские культуры в конце века: антропологические перспективы / Н.Г. Канклини // Международный журнал социальных наук. — 1998. — № 20. — С. 59—73.

89. *Кастельс М.* Информационная эпоха: экономика, общество и культура / М. Кастельс [пер. с англ. под науч. ред. О.И. Шкаратана]. — М.: ГУВШЭ, 2000. — 608 с.

90. *Кибальчич О.А.* Некоторые особенности пассажирских связей крупных городов СССР / О.А. Кибальчич // Вопросы географии. — М.: Мысль, 1965. — Сб. 66. — С. 141—152.

91. *Київ* як екологічна система: природа—людина—виробництво—екологія. — К.: Центр екол. освіти та інформації, 2001. — 259 с.

92. *Ковалев С.А.* География потребления и география обслуживания населения / С.А. Ковалев // Вестник Московского государственного университета. Сер. 5. География. — 1966. — № 2. — С. 3—10.

93. *Ковалева М.С.* Предыстория эмпирической социологии / М.С. Ковалева // История теоретической социологии: в 5 т. — М.: Наука, 1995. — Т. 1. — С.173—189.

94. *Коваленко П.С.* Развитие городов / П.С. Коваленко. — К.: Наук. думка, 1980. — 297 с.

95. *Ковтун В.В.* Города Украины: экономико-географический справочник / В.В. Ковтун, А.В. Степаненко. — К.: Вища шк., 1990. — 279 с.

96. *Колосов Д.В.* О концепции мировых городов / Д.В. Колосов, Н.С. Мироненко // Пространственные структуры мирового хозяйства. — М.: Пресс-Соло, 1999. — С. 225—238.

97. *Корецкий Л.М.* Типология и классификация городов — научно-методическая основа конструктивных решений их перспективного развития / Л.М. Корецкий // Территориальная организация производства и расселения. — К.: КГПИ, 1982. — С. 3—22.

98. *Корецький Л.М.* Географія промисловості Української РСР / Л.М. Корецький, М.М. Паламарчук. — К.: Наук. думка, 1967. — 328 с.

99. *Корхова И.В.* Методы оценки здоровья / И.В. Корхова // Женщина, мужчина, семья в России: последняя треть XX века. Проект «Таганрог» / [под ред. Н.М. Римашевской]. — М.: ИСЭПН, 2001. — С. 224—252.

100. *Костко Н.А.* Социальное управление городом: методологические основы исследования и тенденции развития / Н.А. Костко // Вестник РУДН. — 2005. — № 6—7. — С. 237—245.

101. *Котлер Ф.* Маркетинг мест. Привлечение инвестиций, предприятий, жителей и туристов в города, коммуны, регионы и страны Европы / Ф. Котлер, К. Асплунд, И. Рейн, Д. Хайдер [пер. с англ.]. — СПб: Стокгольм. шк. экономики, 2005. — 376 с.

102. *Кравців В.С.* Недоліки запропонованих вітчизняними спеціалістами та вченими моделей адміністративно-територіального устрою України / В.С. Кравців, Р.Є. Яремчук // Зарубіжний і вітчизняний досвід реформування адміністративно-територіального устрою / [за ред. Л.Т. Шевчук]. — Львів, 2007. — С. 85—102.

103. *Кржижановский Г.М.* Проблемы построения Генерального плана / Г.М. Кржижановский, Э.И. Квиринг, Н.А. Ковалевский. — М.: Планхозгиз, 1930. — 87 с.

104. *Крупные* города и вызовы глобализации / [под ред. В.А. Колосова, Д. Эккерта]. — Смоленск: Ойкумена, 2003. — 277 с.

105. *Крупный* город: проблемы и тенденции развития / В.А. Воротилов, Н.Т. Агафонов, Б.С. Жихаревич [и др.]. — Л.: Наука, 1988. — 169 с.

106. *Кубійович В.М.* Наукові праці / В.М. Кубійович [Наук. тов-во ім. Шевченка в Європі [ред. О. Шаблій]. — Париж: Фенікс, 1996. — 800 с.

107. *Курач Т.М.* Теоретико-методичні підходи до картографування динаміки міських поселень (на прикладі м. Києва і Київської області) / Т.М. Курач // Вісник геодезії і картографії. — 2002. — № 1. — С. 37—41.

108. *Лаппо Г.М.* Города на пути в будущее / Г.М. Лаппо. — М.: Мысль, 1987. — 236 с.

109. *Лаппо Г.М.* Развитие городских агломераций в СССР / Г.М. Лаппо. — М.: Наука, 1978. — 152 с.

110. *Ленин В.И.* Полное собрание сочинений / В.И. Ленин. — М.: Изд-во полит. лит., 1974. — Т. 40. — 506 с.

111. *Лісовський С.А.* Суспільство і природа: баланс інтересів на теренах України / С.А. Лісовський. — Житомир: Полісся, 2009. — 287 с.

112. *Лола А.М.* Основы градоведения и теории города (в российской интерпретации) / А. Лола. — СПб: Наука, 2005. — 198 с.

113. *Лопатина Я.Б.* Оценка природных условий жизни населения / Я.Б. Лопатина, О.Р. Назаревський. — М.: Наука, 1972. — 148 с.

114. *Лунц Л.Б.* Состояние и перспективы развития городских насаждений / Л.Б. Лунц, А.Л. Малкина // Сборник трудов Московского градостроительного ин-та. — 1977. — № 149. — С. 72—77.

115. *Любовный В.Я.* Монопрофильные города в условиях кризиса: состояние, проблемы, возможности реабилитации / В.Я. Любовный. — М.: ЗАО «Дортранспечать», 2009. — 110 с.

116. *Макаров В.З.* Эколого-географическое картографирование городов / В.З. Макаров, Б.А. Новаковский, А.Н. Чумаченко. — М.: Науч. мир., 2002. — 196 с.

117. *Мальтус Т.* Опыт о законе народонаселения: антология экономической классики / Т. Мальтус. — М.: Эконов, Ключ, 1993. — С. 116.

118. *Мандибура В.О.* Рівень життя населення України та проблеми реформування механізмів його регулювання / В.О. Мандибура. — К.: Парламент. вид-во, 1998. — 256 с.

119. *Марк Витрувий Поллион.* Об архитектуре / Поллион Марк Витрувий [пер. Ф.А. Петровского]. — М.: Едиториал УРСС, 2003. — 320 с.

120. *Маркс К., Энгельс Ф.* Сочинения: в 50 т. / К. Маркс, Ф. Энгельс. — М.: Госполитиздат, 1955. — Т. 3. — 630 с.

121. *Маркс К., Энгельс Ф.* Сочинения: в 50 т. / К. Маркс, Ф. Энгельс. — М.: Госполитиздат, 1968. — Т. 46, ч. 1. — 559 с.

122. *Машкова О.В.* Суспільно-географічне дослідження геопросторової неоднорідності умов життєдіяльності сільського населення регіону: автореф. дис. ... канд. геогр. наук: спец. 11.00.02 / О.В. Машкова. — Одеса, 2008. — 20 с.

123. *Медведков Ю.В.* Анализ скрытой структуры при оценке условий жизни населения в городе / Ю.В. Медведков // Ресурсы, среда, расселение. — М., 1974. — С. 18—25.

124. *Межевич М.Н.* Современный этап урбанизации и концепция развития крупного города / М.Н. Межевич // Крупный город: проблемы и тенденции развития. — Л.: Наука, 1988. — 167 с.

125. *Мельник І.Г.* Демогеографічний розвиток малих та середніх міст Луганської області в умовах трансформаційного періоду / І.Г. Мельник // Економічна і соціальна географія: зб. наук. праць. — К.: Київ. нац. ун-т, 2005. — Вип. 55. — С. 100—105.

126. *Милютин Н.А.* Соцгород. Проблема строительства социалистических городов. Основные вопросы рациональной планировки и строительства населенных мест СССР / Н.А. Милютин. — М.: Гос. изд-во РСФСР, 1930. — 83 с.

127. *Мисевич К.Н., Рященко С.В.* Географическая середа и условия жизни населения Сибири / К.Н. Мисевич, С.В. Рященко. — Новосибирск: СО «Наука», 1988. — 118 с.

128. *Моделирование:* словарь терминов по экономической географии [Електронний ресурс] // [Офіційний сайт Інституту географії РАН]. — Режим доступа: http://igras.ru/index.php?r=92&id=1210.

129. *Мозговий А.А.* Малі міста як невід'ємний елемент Подільської регіональної системи розселення / А.А. Мозговий // Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету. Сер. Географія. — 2001. — № 2. — С. 43—49.

130. *Немец Л.Н.* Основы социальной географии: учеб. пособие / Л.Н. Немец, Е.Ю. Сегида, Ю.Ю. Сильченко. — Х.: Изд-во Харьк. нац. ун-та имени В.Н. Каразина, 2014. — 112 с.

131. *Нестеренко А.А.* Закономерности социально-экономичекого развития города и деревни / А.А. Нестеренко. — К.: Наук. думка, 1975. — 312 с.

132. *Нефедова Т.Г.* Динамика и состояние городов в конце XX века. Российские городские системы в зеркале эволюционных теорий урбанизации / Т.Г. Нефедова, А.И. Трейвиш // Город и деревня Европейской России: сто лет перемен. — М.: ОГИ, 2001. — С. 171—225.

133. *Новий* тлумачний словник української мови / [авт.-уклад. В.В. Яременко, О.М. Сліпушко]. — К.: Аконіт, 1999. — 3600 с.

134. *Ожегов С.И.* Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений / С.И. Ожегов, И.Ю. Шведова. — М.: Азбуковник, 1999. — 944 с.

135. *Олійник Я.Б.* Вступ до соціальної географії: [навч. посібник] / Я.Б. Олійник. — К.: Знання, 2000. — 204 с.

136. *Ольшанский Д.А.* Глобализация и Мир в философии Жака Деррида [Електронний ресурс] / Д.А. Ольшанский // Теоретический журнал CREDO NEW. — 2004. — № 4. — Режим доступа: http://credonew.ru/content/view/438/29/.

137. *Основні* соціально-економічні показники міст за 2008 рік. — К.: Асоціація міст України та громад, 2009. — 76 с.

138. *Основні* соціально-економічні показники міст за 2009 рік [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Асоціації міст України. — Режим доступу: http://www.auc.org.ua/sites/default/files/files/Socio_econ_data2009.pdf.

139. *Оуэн Р.* Избранные сочинения / Р. Оуэн. — М.; Л., 1950. — Т. 1. — 415 с.

140. *Охитович М.* К проблеме города / М. Охитович // Современная архитектура. — 1929. — № 4. — С. 130—134.

141. *Паламарчук М.М.* Економічна і соціальна географія України з основами теорії: [посібник] для викладачів економ. і геогр. факультетів вузів, наукових працівників, аспірантів / М.М. Паламарчук, О.М. Паламарчук. — К.: Знання, 1998. — 416 с.

142. *Палеха Ю.М.* Економіко-географічні аспекти формування вартості території населених пунктів / Ю.М. Палеха. — К.: Профі, 2006. — 324 с.

143. *Палеха Ю.М.* Питання типізації населених пунктів України для грошової оцінки їх земель / Ю.М. Палеха // Український географічний журнал. — 2004. — № 2. — С. 17—21.

144. *Паніна Н.В.* Українське суспільство 1994—2005: соціологічний моніторинг / Н.В. Паніна. — К.: ТОВ «Видавництво Софія», 2005. — 160 с.

145. *Парахонский Б.М.* Вопросы экономики и перспективного планирования пассажирских перевозок / Б.М. Парахонский, О.А. Кибальчич, Ф.П. Кравец. — М.: Изд-во АН СССР, 1963. — 184 с.

146. *Пархоменко Г.О.* Структурно-графічні моделі об'єкта як основа обгрунтування структури НАУ / Г.О. Пархоменко // Національний атлас України. Наукові основи створення та їх реалізація [за ред. Л.Г. Руденка]. — К.: Академперіодика, 2007. — 408 с.

147. *Пересекин В.Н.* Вопросы интегрального районирования крупного города / В.Н. Пересекин // Экономическая география. — 1984. — Вып. 36. — С. 52—56.

148. *Перцик Е.Н.* География городов (геоурбанистика): [учеб. пособие для геогр. специальностей вузов] / Е.Н. Перцик. — М.: Высш. шк., 1991. — 318 с.

149. *Пирогов С.В.* Социология города: [конспект лекций] / С.В. Пирогов. — Томск: Изд-во Том. гос. ун-та, 2003. — 148 с.

150. *Пистун Н.Д.* Экономико-географический комплекс крупного города (на примере г. Киева) / Н.Д. Пистун, В.Н. Пересекин, Н.Я. Мижега [и др.]. — К.: Вища шк., 1989. — 136 с.

151. *Підгрушний Г.* Вплив інвестиційних чинників на соціально-економічний розвиток міст різних функціонально-господарських типів / Г. Підгрушний, Ю. Качаєв // Досвід та перспективи розвитку міст: [зб. наук. праць]. — 2009. — № 16. — С. 79—86.

152. *Пітюренко Ю.І.* Розвиток міст і міське розселення в Українській РСР (особливості розвитку і розміщення, типологія, територіальні системи: перспективи) / Ю.І. Пітюренко. — К.: Наук. думка, 1972. — 188 с.

153. *Покляцький С.А.* У пошуках «урбаністичного Граалю» — ідеального міста. Ч. 1 / С.А. Покляцький // Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Сер. Географія. — 2011. — Т. 24 (63), № 2. — С. 159—165.

154. *Покляцький С.А.* Екологічна ситуація у великих містах старопромислових регіонів / С.А. Покляцький // Суспільно-, фізико-географічні та геоекологічні проблеми старопромислових районів. — Луганськ: Вид-во «ДЗ ЛНУ імені Тараса Шевченка», 2011. — С. 153—157.

155. *Покляцький С.А.* Місто як міждисциплінарний об'єкт вивчення: еволюція наукових підходів / С.А. Покляцький // Науковий вісник Чернівецького університету імені Юрія Федьковича. — 2011. — Вип. 553—554. — С. 135—142.

156. *Покляцький С.А.* Світові міста як один із елементів світового господарства / С.А. Покляцький // Краєзнавство. Географія. Туризм. — 2012. — № 9 (734). — С. 3—11.

157. *Покляцький С.А.* Проблеми дослідження великих міст України як основних елементів опорного каркасу / С.А. Покляцький // Географія та туризм: [наук. зб. / ред. кол.: Я.Б. Олійник (відп. ред.) та ін.]. — К.: Альтерпрес, 2010. — Вип. 6. — С. 79—85.

158. *Покшишевский В.В.* Принципы методики оценки условий обитания населения в разной географической обстановке / В.В. Покшишевский // Известия АН СССР. Сер. геогр. — 1964. — № 3. — С. 89—101.

159. *Препотенська М.П.* Homo urbanus: феномен людини мегаполісу / М.П. Препотенська. — Дніпропетровськ: Вид. Середняк Т.К., 2014. — 420 с.

160. *Про Генеральну* схему планування території України: Закон України від 7 лютого 2002 року № 3059-III // Урядовий кур'єр. — 2002. — 5 червня.

161. *Про затвердження* Порядку здійснення моніторингу соціально-економічних показників розвитку регіонів, районів та міст обласного, республіканського в Автономній Республіці Крим значення для визнання територій депресивними [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України «Законодавство України». — Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/235-2010-%D0%BF.

162. *Про затвердження* Порядку проведення моніторингу соціально-економічного розвитку малих міст і селищ [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України «Законодавство України». — Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/288-2009-%D0%BF.

163. *Про затвердження* Порядку розроблення, проведення моніторингу та оцінки реалізації регіональних стратегій розвитку [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Верховної Ради України «Законодавство України». — Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1186-2011-%D0%BF.

164. *Про невідкладні* заходи щодо розвитку міста Києва [Електронний ресурс] // Офіційний сайт Інституту Генерального плану міста Києва. — Режим доступу: http://kievgenplan.grad.gov.ua/ru/.

165. *Пчелинцев О.С.* Урбанизация и социально-экономическое содержание системного анализа расселения / О.С. Пчелинцев. — М.; К.: Ин-т географии АН СССР, 1979. — С. 9.

166. *Ратцель Ф.* Земля и жизнь. Сравнительное землеведение / Ф. Ратцель. — СПб: Типолит. книгоизд. т-ва «Просвещение», 1905. — Т. 1. — 736 с.

167. *Резник В.* Українська соціологія після 1991 року / В. Резник, О. Резник // Соціологія: теорія, методи, маркетинг. — 2004. — № 3. — С. 22—46.

168. *Родинова И.А.* Мировая экономика: [учеб. пособие]. — СПб: Питер, 2005. — 496 с.

169. *Розенфельд Ш.Л.* Территориальная дифференциация единовременных затрат и эффективность размещения производства / Ш.Л. Розенфельд. — М., 1972. — 294 с.

170. *Руденко Л.Г.* Проблеми картографування населення Української РСР / Л.Г. Руденко. Другий з'їзд географічного товариства УРСР, Львів, 1—5 черв. 1970 р. Симпозіум «Проблеми комплексного картографування Української РСР». — К.: Наук. думка, 1970. — С. 42—44.

171. *Сабсович Л.М.* Города будущого и организация социалистического быта / Л.М. Сабсович. — М.: Гостехниздат, 1929. — 46 с.

172. *Саваренская Т.Ф.* История градостроительного искусства / Т.Ф. Саваренская. — М., 2006. — 520 с.

173. *Савин Л.* Фуко: дискурс знания и география власти [Електронний ресурс] / Л. Савин // Информационно-аналитический портал Геополитика. — 2010-01-18. — Режим доступа: http://geopolitica.ru/Articles/861/.

174. *Салій І.М.* Урбанізація в Україні: соціальні та управлінські аспекти / І.М. Салій. — К.: Наук. думка, 2005. — 301 с.

175. *Саушкин Ю.Г.* Москва среди городов мира: экономико-географическое исследование / Ю.Г. Саушкин, В.Г. Глушкова. — М.: Мысль, 1983. — 285 с.

176. *Семенов В.Т.* Формирование устойчивого развития мегаполисов. Урбанистические аспекты / В.Т. Семенов, Н.Э. Штомпель. — Х.: Харьк. нац. акад. город. хоз-ва, 2009. — 340 с.

177. *Семенов В.Н.* Благоустройство городов / В.Н. Семенов. — М., 1912. — 184 с.

178. *Семенов-Тян-Шанский В.П.* Город и деревня в Европейской России / В.П. Семенов-Тян-Шанский // СПб: И. р. Г. О, 1910. — 212 с.

179. *Сиройч З.С.* Демографические и социально-экономические проблемы развития городских агломераций: автореф. дис. ... д-ра экон. наук: спец. 08.00.07 / З.С. Сиройч. — К., 2009. — 40 с.

180. *Сиройч З.* Социально-экономические проблемы современных крупных городов / З. Сиройч // Актуальные проблемы менеджмента: сб. науч. трудов / [под ред. А.В. Кривошеи, А.А. Степанова]. — М., 2008. — С. 144—151.

181. *Слука Н.А.* Геодемографические феномены глобальных городов / Н.А. Слука. — Смоленск: Ойкумена, 2009. — 317 с.

182. *Смит А.* Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит [пер. с англ.; предисл. В.С. Афанасьева]. — М.: Эксмо, 2007. — 960 с.

183. *Современная* западная социология: [словарь] / сост. Ю.Н. Давыдов, М.С. Ковалева, А.Ф. Филиппов. — М.: Политиздат, 1990. — 432 с.

184. *Соціологія:* [підручник]. — [3-тє вид., перероб., доп.] / В.Г. Городяненко, О.В. Гілюн, А.В. Демічева [та ін.]; під ред. В.Г. Городяненка. — К.: Академія, 2008. — 544 с.

185. *Степанів О.* Наукові праці. Есе-спогади / О. Степанів: Наукове товариство ім. Шевченка [О. Шаблій (ред. і упоряд.)]. — Львів: Видавн. центр Наук. тов-ва ім. Шевченка, 2003. — 607 с.

186. *Структурні* виміри сучасного суспільства: [навч. посібник] / [за ред. С. Макєєва]. — К.: Ін-т соціології НАН України, 2006. — 372 с.

187. *Сусоколов А.А.* Технология социологического исследования: [учеб. пособие по курсу «Практикум по экономической социологии»] / А.А. Сусоколов. — М., 2007. — 317 с.

188. *Твердохлебов И.Т.* Особенности формирования и своеобразие функционирования рекреационных агломераций / И.Т. Твердохлебов, Г.А. Галух // Методологические проблемы современной географии. — К.: Наук. думка, 1993. — С. 104—112.

189. *Теннис Ф.* Общность и общество / Ф. Теннис [пер. с нем. А.Н. Малинкина]. — Социологический журнал. — 1998. — № 3—4. — С. 206—229.

190. *Тикунов В.С.* Моделирование в картографии: учебник / В.С. Тикунов. — М.: Изд-во Моск. ун-та, 1997. — 405 с.

191. *Топчієв О.Г.* Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики: [навч. посібник] / О.Г. Топчієв. — Одеса: Астропринт, 2005. — 632 с.

192. *Трояновський В.В.* Європейська хартія місцевого самоврядування як фундамент розвитку місцевої демократії в державах Європи [Електронний ресурс] / В.В. Трояновський // Електронне наукове фахове видання. Державне управління: теорія та практика. — 2009. — № 2 (10). — Режим доступу: http://www.academy.gov.ua/ej/ej10/.

193. *Туров И.С.* Городской образ жизни: теоретический аспект / И.С. Туров // Социологические исследования. — 1995. — № 1. — С. 131—134.

194. *Тюнен Й.Г.* Изолированное государство в его отношении к сельскому хозяйству и национальной экономии / Й.Г. Тюнен // Исследования о влиянии хлебных цен, богатства почвы и накладных расходов на земледелие / [под ред. проф. А.А. Рыбникова]. — М.: Экон. жизнь, 1926. — 326 с.

195. *Уткин А.А.* Методика изучения территориальной организации общественного транспорта в крупном городе / А.А. Уткин // Вестник Воронежского государственного университета. Сер. География и геоэкология. — 2008. — № 1. — С. 43—49.

196. *Фащевский Н.И.* Территориальная организация жизнедеятельности населения / Н.И. Фащевский, Т.М. Палий, М.П. Немченко, А.Г. Старостенко. — К., 1992. — 135 с.

197. *Феномен* соціоприродних систем. Світоглядно-методологічні нариси / М.М. Кисельов, Т.В. Гардешук, С.І. Грабовський [та ін.]. — К.: Видавець ПАРАПАН, 2009. — 284 с.

198. *Функции* городов и их влияние на пространство / [под ред. Л.Г. Руденко]. — К.: Феникс, 2015. — 292 с.

199. *Халмуратов М.У.* Совершенствование социально-экономических условий жизни сельского населения (на материалах Республики Узбекистан): автореф. дис. ... канд. экон. наук: спец. 08.00.05 / М.У. Халмуратов. — К., 1993. — 18 с.

200. *Хан-Магомедов С.О.* Николай Ладовский / С.О. Хан-Магомедов. — М.: Архитектура-С, 2007. — 88 с.

201. *Черваньов І.Г.* Інвайронменталізм у світовій науці: значення для вітчизняної географії / І.Г. Черваньов, Н.В. Грищенко // Український географічний журнал. — 2013. — № 3. — С. 13—17.

202. *Шабарова Э.В.* Система пассажирского транспорта города и агломерации: системный анализ и проектирование / Э.В. Шабарова. — Рига: Зинатне, 1981. — 279 с.

203. *Шаблій О.І.* Основи суспільної географії: підручник / О.І. Шаблій. — Львів: Вид-во ЛНУ імені Івана Франка, 2012. — 296 с.

204. *Шевчук Л.Т.* Соціальна географія: навч. посіб. / Л.Т. Шевчук. — К.: Знання, 2007. — 349 с.

205. *Шищенко П.Г.* Географія: [навч. посібник для старшокласників та абітурієнтів. Відповіді на всі запитання нової програми]. — [3-тє вид., перероб. і доп.] / П.Г. Шищенко, Я.Б. Олійник. — К.: Тов-во «Знання», КОО, 2002. — 455 с.

206. *Шищенко П.Г.* Прикладная физическая география / П.Г. Шищенко. — К.: Выща шк., Голов. изд-во, 1988. — 192 с.

207. *Шпенглер О.* Закат Европы. Очерки морфологии мировой истории: в 2 т. / О. Шпенглер [пер. с нем. и примеч. И.И. Маханькова]. — М.: Мысль, 1998. — Т. 2: Всемирно-исторические перспективы. — 608 с.

208. *Щитова Н.А.* География образа жизни: теория и практика регионального исследования / Н.А. Щитова. — Ставрополь: Изд-во СГУ, 2005. — 292 с.

209. *Энгельс Ф.* Людвиг Фейербах и конец классической немецкой философии / Ф. Энгельс // Сочинения К. Маркса, Ф. Энгельса. — [2-е изд.] — М.: Гос. изд-во полит. лит., 1961. — Т. 21. — С. 269—317.

210. *Юрківський В.М.* Аналіз умов життя населення конкретної території / В.М. Юрківський // Економічна та соціальна географія. — 1992. — Вип. 44. — С. 32—35.

211. *Яницкий О.Н.* Урбанизация и социальные противоречия капитализма: критика американской буржуазной социологии / О.Н. Яницкий. — М.: Наука, 1975. — 336 с.

212. *Яценко Б.П.* Світові міста / Б.П. Яценко // Географія та основи економіки в школі. Науково-методичний журнал. — 2003. — № 1. — С. 41 — 42.

213. *Bertaud A.* The Spatial Structures of Central and Eastern European cities: more European than Socialist? / A. Bertaud // Winds of Societal Change: Remaking Post-communist Cities: International symposium on post-communist cities the Russian and East European Center. — Illinois: Illinois Univ. press, 2003. — 390 p.

214. *Bouinot J.* Les villes moyennes européennes et l'echéance de 1993 / J. Bouinot // Annales de Géographie. —1991. — N 561—562. — P. 770—796.

215. *Bunge W.* Theoretical Geography / W. Bunge // Lund Studies in Geography. — Lund: C.W.K. Gleerup, 1962. — P. 279.

216. *Camagni R.* Principes et modeles de l`economie urbaine / R. Camagni. — Paris: Economica, 1996. — 300 p.

217. *Cribier F.* Milieux de vie et modes de vie: les enquetes menees au laboratoire de geographie humaine sur les modes de vie des retraites / F. Cribier // Bulletin de l'association de geographes francais, Paris. — 1976, N 431. — P. 23—32.

218. *Diercke-Wörterbuch* Allgemeine Geographie / [Herausgegeben von Hartmut Leser]. — München; Braunschweig: DTV, 1997. — 1040 S.

219. *Einig K.* Ungleichwertige Lebensverhältnisse in Deutschland / K. Einig, A. Jonas // Europa Regional. — 2009. — N 3. — S.130—146.

220. *European* Commission Living conditions in Europe — Data 2003—06 Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2008. — 170 p.

221. *European* Commission. Income and living conditions in Europe / [eds by A.B. Atkinson, E. Marlier]. — Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2010. — 420 p.

222. *Friedmann J.* The World City Hypothesis / J. Friedmann // Development and Change. — 1986. — N 4. — P. 12—50.

223. *Fujita M.* Structural stability and evolution of urban systems / M. Fujita, T. Mori // Regional Science and Urban Economics. — 1997. — Vol. 27, iss. 4—5. — P. 399—442.

224. *Fujita M.* When is the economy monocentric: von Thunen and Chambertin unified / M. Fujita, P. Krugman // Regional Science and Urban Economics. — 1995. — Vol. 25, iss. 4. — P. 505—528.

225. *Geddes P.* Cities in evolution / P. Geddes. — London: Williams and Norgate, 1915. — 241 p.

226. *Giersch H.* Aspects of Growth Structural Change and Employment: a Schumpeterian Perspective / H. Giersch // Weltwirtschafitiches Archiv. — 1979. — Bd. 115. — S. 629—651.

227. *Gottdiener M.* Urban life in transition / M. Gottdiener, C. Pickvance. — London: Sage publications, 1991. — 256 p.

228. *Hall P.* The World cities / P. Hall. — London: Weidenfeld and Nicolson, 1966. — 300 p.

229. *Hardoy J.E.* Small and intermediate urban centers: Their role in national and regional development in the third world / J.E. Hardoy, D. Satterthwaite. — London: Hodder and Stoughton, 1986. — P. 335—395.

230. *Harris C.D.* The nature of cities / C.D. Harris, E.L. Ullman // Annals of the American Academy of Political and Social Science. — 1945. — N 242. — P. 7—17.

231. *Henderson J.V.* Economic Theory and the Cities / J.V. Henderson. — Orlando;New York: Acad. Press, 1985. — 269 p.

232. *Hotelling H.* Stability in Competition / H. Hotelling // Economic Journal. — 1929. — Vol. 39. — P. 41—57.

233. *Hoyt H.* Principles of Urban Real Estate / H. Hoyt, A.M. Weimer. — New York, 1939. — 242 p.

234. *Innovation* diffusion as a spatial process / [Postscript and translation by Allan Pred. Translated with the assistance of Greta Haag]. — Chicago: Chicago Univ. press, 1967. — 334 p.

235. *Kenrick D.T.* Renovating the Pyramid of Needs / D.T. Kenrick, V. Griskevicius, S.L. Neuberg // Perspectives on Psychological Science. — 2010. — Vol. 5, N 3.

236. *Kolb J.H.* Service Relations of Town and Country / J.H. Kolb // University of Wisconsin Agricultural Experiment Station — 1923. — Bulletin N 58. — P. 8—20.

237. *Kristaller W.* Die zentralen Orte in Süddeutschland / W. Kristaller // Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischer Funktion. — Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1980. — (Repr. d. Ausg. Jena 1933).

238. *Le Grand* Robert Dictionary online [Електронний ресурс] // Офіційний онлайн сайт французького словника Le Grand Robert. — Режим доступу: http://lerobert.demarque.com/en/us/dictionnaire-francais-en-ligne/grand-robert/.

239. *Lefebvre H.* La production de l'espace / H. Lefebvre. — Paris: Anthropos, 1974. — Ch. 2. («L' Espace social»). — P. 83—96.

240. *Logan J.* The City as a Growth Machine / J. Logan, H. Molotch // Urban fortunes: The political economy of space. — Berkeley: California Univ. press, 1988. — P. 200—247.

241. *Maslow A.H.* Motivation and personality. — [2nd ed.] / A.H. Maslow. — New York: Harper & Row, 1970.

242. *McKenzie R.D.* The City / R.D. McKenzie, R.E. Park, E.W. Burgess. — Chicago: Chicago Univ. press, 1967. — 239 p.

243. *Merriam-Webster* online [Електронний ресурс] // Офіційний онлайн сайт англійського словника Merriam-Webster. — Режим доступу: http://www.merriam-webster.com/home.htm.

244. *Mills E.S.* Urban Economics / E.S. Mills, B.W. Hamilton. — Glenview (Illinois); London: Scott, Foresman and Company, 1984. — 420 p.

245. *Park R.* The City as a Social Laboratory / R.E. Park // On Social Control and Collective Behavior; [Selected Papers, ed. and with introduction by R.H. Turner]. — Chicago; London: Phoenix Books, Chicago Univ. press, 1967. — P. 3—18.

246. *Reed H.* Financial centre hegemony, interest rates and the global political economy / H. Reed // International Banking and Financial Centres. — London, 1989. — P. 247—268.

247. *Rex J.* Race, Community and Conflict / J. Rex, R. Moore. — London; New York: Oxford Univ. press, 1967. — 304 p.

248. *Richardson H.W.* Regional Growth Theory / H.W. Richardson. — London, 1973. — 264 p.

249. *Rouge M.F.* Une discipline de synthese / M.F. Rouge // Urbanisme, 1964. — N 82—83. — P. 59.

250. *Saarinen E.* The six broaded Current of modern architecture / E. Saarinen // Architectural Forum. — 1953.— Jule. — P. 85—92.

251. *Salop S.* Monopolistic Competition with Outside Goods / S. Salop // Bell Journal of Economics. — 1979. — Vol. 10. — P. 141—156.

252. *Sassen S.* The global city / S. Sassen. — Princeton: Princeton University Press, 2001. — 480 p. (Updated 2nd ed., original 1991).

253. *Simmel G.* The Metropolis and Mental Life / G. Simmel // The Sociology of George Simmel / [ed. K. Wolff]. — New York: Free Press, 1950. — P. 409—424.

254. *Taylor P.J.* Diversity and Power in the World City Network / P.J. Taylor, D.R.F. Walker, G. Catalano, M. Hoyler // Cities. — 2002. — N 19. — P. 231—241.

255. *Thrift N.* The Geography of International Economic Disorder / N. Thrift // A World in Crisis? Geographical Perspectives. — Oxford, 1989. — P. 16—78.

256. *Vennetier P.* Cadre de vie urbain et problemes de l'eau en Afrique noire / P. Vennetier // Annalles de geographie, Paris. — 1988. — N 540. — P. 171—194.

# ПЕРЕЛІК ПРИЙНЯТИХ СКОРОЧЕНЬ

| | | |
|---|---|---|
| АМУ | — | Асоціація міст України |
| АРК | — | Автономна Республіка Крим |
| ВАТ | — | Відкрите акціонерне товариство |
| ВІЛ | — | вірус імунодефіциту людини |
| ВНЗ | — | вищий навчальний заклад |
| ГІС | — | геоінформаційна система |
| ГЗК | — | гірничо-збагачувальний комбінат |
| ЖКГ | — | Житлово-комунальне господарство |
| ЄДРПОУ | — | Єдиний державний реєстр підприємств та організацій України |
| КНУ | — | Київський національний університет імені Тараса Шевченка |
| МОЗ | — | Міністерство охорони здоров'я України |
| НПУ | — | Національний педагогічний університет імені М.П. Драгоманова |
| РАН | — | Російська академія наук |
| СНІД | — | синдром набутого імунодефіциту |
| ТНК | — | транснаціональна корпорація |
| ТНУ | — | Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського |
| УЖН | — | умови життя населення |
| УЄФА | — | Союз Європейських футбольних асоціацій |
| ЧНУ | — | Чернівецький національний університет імені Ю. Федьковича |
| ХАБІТАТ | — | Програма ООН з населених пунктів |
| ХНУ | — | Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна |

# ЗМІСТ

ВІД РЕДАКТОРА ..... 3

ПЕРЕДМОВА ..... 5

ВСТУП ..... 7

РОЗДІЛ 1. **ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ** ..... 9

1.1. Місто як міждисциплінарний об'єкт дослідження в історичній ретроспективі ..... 9
1.2. Поняттєво-термінологічні аспекти: основні категорії ..... 23
1.2.1. «Місто»: досвід географічних досліджень ..... 23
1.2.2. «Велике місто» — феномен у проблематиці сучасної геоурбаністики ..... 31
1.2.3. «Життєві категорії» — топовий напрям соціальної географії ..... 41
1.2.4. «Умови життя населення»: специфіка та суть категорії ..... 49
1.3. Методика суспільно-географічного дослідження умов життя населення великих міст України ..... 64
1.3.1. Теоретичний етап: побудова дослідницької моделі ..... 65
1.3.2. Емпіричний етап: підбір індикаторів ..... 69
1.3.3. Аналітичний етап: інтегральна оцінка умов життя населення та їх типізація .. 77

РОЗДІЛ 2. **УМОВИ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ** ..... 83

2.1. Об'єктивне оцінювання (за даними офіційної статистики) ..... 83
2.1.1. Демографічний потенціал ..... 83
2.1.2. Основні складові умов життя населення ..... 88
2.1.2.1. Індекс економічної сприятливості ..... 88
2.1.2.2. Індекс розвитку соціальної сфери ..... 95
2.1.2.3. Індекс екологічної сприятливості ..... 103
2.1.2.4. Індекс соціокультурного розвитку ..... 107
2.2. Суб'єктивна оцінка (за даними анкетного опитування) ..... 112
2.3. Інтегральна оцінка умов життя населення ..... 121
2.4. Типізація великих міст за особливостями умов життя населення ..... 129

РОЗДІЛ 3. **СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ЗАСАДИ ПОЛІПШЕННЯ УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ** ..... 137

3.1. Проблеми і перспективи поліпшення умов життя у містах різних типів ..... 137
3.2. Стратегічні та управлінські аспекти розвитку великих міст з позицій формування умов життя населення ..... 145

ВИСНОВКИ ..... 155

ДОДАТКИ ..... 158

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ ..... 171

ПЕРЕЛІК ПРИЙНЯТИХ СКОРОЧЕНЬ ..... 182

*Наукове видання*

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ГЕОГРАФІЇ

ПОКЛЯЦЬКИЙ Сергій Анатолійович

# УМОВИ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ: суспільно-географічне дослідження

Київ, Науково-виробниче підприємство
«Видавництво "Наукова думка" НАН України», 2016

Художнє оформлення *М.А. Панасюк*
Художній редактор *І.П. Савицька*
Технічний редактор *Т.С. Березяк*
Коректор *Н.А. Дерев'янко*
Оператор *О.О. Пономаренко*
Комп'ютерна верстка *О.І. Фуженко*

Підп. до друку 26.09.2016. Формат 70×100/16. Папір офс. № 1.
Гарн. Таймс. Друк офс. Фіз.-друк. арк. 11,5 + 1,0 арк. вкл. на крейд. пап.
Ум. друк. арк. 16,25. Ум. фарбо-відб. 20,15. Обл.-вид. арк. 18,0.
Тираж 200 прим. Зам. № 16—606

Оригінал-макет виготовлено
у НВП «Видавництво "Наукова думка" НАН України»
Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до Державного реєстру видавців, виготівників
і розповсюджувачів видавничої продукції,
серія ДК № 2440 від 15.03.2006 р.
01601 Київ 1, вул. Терещенківська, 3

ПАТ фірма «Віпол»
03151 Київ 151, вул. Волинська, 60
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
серія ДК № 4404 від 31.08.2012 р.