

**НАЦІОНАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ СТРАТЕГІЧНИХ
ДОСЛІДЖЕНЬ**

**ЗАСАДКО
ВАЛЕНТИНА ВІКТОРІВНА**

**ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА
УРБАНІЗОВАНИХ ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ**

Львів-2016

Засадко В.В. Економічна безпека урбанізованих територій України: Монографія. – Київ: НІСД. Видавництво ННВК «АТБ» – 2016. - 360 с.

У монографії представлені теоретико-методологічні основи, стратегічні пріоритети і сукупність засобів та прикладних рекомендацій щодо зміцнення економічної безпеки урбанізованих територій України. Монографія є авторським баченням системного дослідження сутності, сучасного стану та перспектив розвитку урбанізованих територій України крізь призму основних категорій економічної безпеки держави.

Рекомендовано науковцям, працівникам регіональних та місцевих органів влади та самоврядування, співробітникам організацій сприяння розвитку міст, викладачам та студентам економічних спеціальностей.

Рецензенти:

Борщевський Віктор Валентинович, д.е.н., доц., завідувач відділу розвитку територіальних громад і транскордонного співробітництва ДУ «Інститут регіональних досліджень ім. М. І. Долішнього НАН України»;

Двігун Алла Олександрівна, д.е.н., проф., завідувач відділу регіональної політики Національного інституту стратегічних досліджень;

Ляш Ольга Ігорівна, д.е.н., проф., завідувач кафедри економіки і підприємництва Навчально-методичного комплексу Національний технічний університет України „КПІ” – Міжнародний університет фінансів.

ISBN 978-966-2042-25-2

Рекомендовано до друку вченою радою Національного інституту стратегічних досліджень (Протокол № 9 від 30 листопада 2016 р.)

© Національний інститут стратегічних досліджень, 2016

© Засадко В.В.

Зміст

Вступ.....	5
Розділ 1 Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій	10
1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку	10
1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій	35
Розділ 2 Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів	69
2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці	69
2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України.....	87
2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку	108
Розділ 3 Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС.....	125
3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій	125

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції	147
3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС.....	165
Розділ 4 Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України.....	177
4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій	177
4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні.....	198
Розділ 5 Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку	223
5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій.....	223
5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій	249
5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку	291
Висновки	305
Додатки.....	311
Список використаних джерел	333

Вступ

Глобальний процес урбанізації, обумовлений науково-технічним і соціальним прогресом, розширенням меж суспільного поділу праці, збільшенням територіальної і соціальної рухомості населення, є важливим чинником соціально-економічного розвитку та економічної безпеки держави. Такі прояви урбанізації в Україні, як комплексний розвиток міст, зростання їх економічного й соціально-культурного потенціалу, утворення потужних міських агломерацій, зближення міських і сільських поселень створюють підґрунтя для посилення економічної безпеки урбанізованих територій. Разом з тим, збільшення кількості великих міст і посилення концентрації в них населення, відтік жителів сільських районів у міста спричиняє не лише розширення площі міських поселень, а й цілу низку економічних, соціальних та екологічних проблем.

Міста є потужними фінансовими, промисловими і комунікаційними центрами, де зосереджений і динамічно розвивається значний виробничий, інноваційний, соціальний та культурний потенціал. Але водночас для щільно населених міст характерні проблеми формування раціональної структури споживання, ефективної системи видалення та переробки

Вступ

промислових та побутових відходів, надійної системи життєзабезпечення, удосконалення міської інфраструктури, диверсифікації містоутворювальної бази. Розвиток урбанізації створює нові потреби в товарах та послугах, інфраструктурі, зайнятості, а отже формує нові виклики, ризики та загрози для економічної безпеки держав та регіонів, що актуалізує потребу в дослідженні взаємозв'язку урбанізаційних процесів з економічною безпекою.

Прояви наслідків урбанізації посилюються в умовах європейської інтеграції, що супроводжується активізацією мобільності населення, збільшенням відкритості економіки та динамічним розвитком конкурентного середовища. Ця обставина обумовлює необхідність пошуку нових конкурентних переваг функціонування міст, особливо монофункціональних, обґрунтування пріоритетних напрямів розвитку приміських зон та сільських урбанізованих територій, розробки механізмів взаємодії між адміністративними одиницями, що надають можливість мінімізувати ризики урбанізації, перетворити міські агломерації з точок біфуркації у центри економічного зростання країни. Саме тому дослідження інтегративних факторів процесів урбанізації є необхідним для формування ефективної системи економічної безпеки урбанізованих територій України та країни загалом.

Вступ

Вивченню проблем формування системи економічної безпеки присвячені наукові розробки О. Барановського, Д. Буркальцевої, В. Гейця, З. Варналія, В. Васенка, О. Власюка, Б. Губського, Я. Жаліла, С. Кавуна, Т. Ковальчука, І. Мазур, В. Мунтіяна, О. Новікової, Р. Паріса, О. Предборського, Д. Прейгера, О. Сасенка, Л. Сергєєвої, А. Сухорукова, В. Ткач, Ю. Харазішвілі, В. Шлемко. Питання розвитку урбанізованих територій в умовах економічної інтеграції розглядали С. Біла, О. Бойко-Бойчук, Д. Гарріс, Л. Мазур, В. Семенов, М. Тодаро, Ю. Пивоваров, Б. Посацький.

Враховуючи вагомі напрацювання перелічених дослідників у розробці теоретичних та прикладних аспектів економічної безпеки держави, окремих галузей та секторів економіки, для вітчизняної економічної науки залишаються недостатньо розробленими пріоритетні наукові завдання щодо теоретико-методологічного обґрунтування цілей, механізмів забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій в системі економічної безпеки держави, а також врахування ризиків євроінтеграції в процесі зміцнення економічної безпеки України, що і обумовлює актуальність пропонованого дослідження.

У зв'язку з цим метою цієї монографії стало обґрунтування теоретико-методологічних основ, стратегічних пріоритетів і

Вступ

системи засобів, прикладних рекомендацій щодо зміцнення економічної безпеки урбанізованих територій України.

Пропонована монографія складається з п'яти розділів, які розкривають основні питання розвитку урбанізованих територій в Україні в контексті зміцнення їх економічної безпеки. У першому розділі шляхом ретроспективного аналізу теоретичних поглядів на сутність економічної безпеки урбанізованих територій визначено місце економічної безпеки урбанізованих територій в системі забезпечення економічної безпеки держави. У другому розділі визначено ризики та джерела загроз економічної безпеки урбанізованих територій і на цій основі встановлено взаємозв'язок між урбанізацією та економічною безпекою, соціально-економічним розвитком територій. У третьому розділі окреслено орієнтири державної політики України щодо наближення до стандартів ЄС в гарантуванні економічної безпеки урбанізованих територій, здійснено аналіз агломераційних ефектів євроінтеграції та визначення особливостей взаємозв'язку між урбанізаційними та інтеграційними процесами для ідентифікації загроз економічній безпеці урбанізованих територій ЄС, спричинених європейською інтеграцією. У четвертому розділі охарактеризовано громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України. П'ятий розділ монографії

Вступ

присвячений удосконаленню механізмів зміцнення економічної безпеки урбанізованих територій на основі адаптації досвіду країн ЄС у зазначеній сфері, зокрема, з огляду на удосконалення інституційного забезпечення економічної безпеки міст (розвитку формальних і неформальних інститутів, активізації роботи відповідних інституцій), розвитку інфраструктури міст (транспортної, соціальної, житлово-комунальної, інформаційної), використання інструментів міжмуніципальної взаємодії.

Розділ 1 Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

Безпрецедентне зростання міст-гігантів розпочалося в світі з другої половини ХХ століття, а урбанізація, як історичний процес підвищення ролі міст у розвитку суспільства, наповнюється новим соціально-економічним змістом. Особливості сучасної урбанізації полягають в її динамізмі, в активному впливі на формування соціального простору, у виникненні нових форм організації міського життя, що стають центрами не лише державного, а подекуди й міжнародного, світового значення. Ці тенденції дозволяють говорити про урбанізацію як про глобальний процес, сутність якого обумовлена не тільки зростанням міського населення, а й концентрацією найважливіших економічних, фінансових і політичних функцій у найбільших містах світу.

Як зазначає Біла С. О.: «Процеси урбанізації позитивно вплинули на зменшення бідності, покращили доступність населення до чистої питної води та до якісних публічних

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

послуг (у т.ч. до послуг охорони здоров'я та освіти, до інформації). Країни світу з високим рівнем урбанізації традиційно демонструють вищі показники доходу на душу населення та позитивну динаміку зростання сукупних доходів громадян, вищу тривалість життя громадян» [1].

Інтенсивний приплив населення в міста, зосередження в них різноманітних видів діяльності, розростання великих міст і агломерацій, урбанізація сільській місцевості викликають загострення соціальних суперечностей, які, своєю чергою, призводять до міжнаціональних, культурних, економічних та політичних конфліктів. Ці та багато інших рис глобальної урбанізації, які повною мірою можна віднести і до України, обумовлюють необхідність пошуку нових підходів до вирішення численних проблем, які виникають у зв'язку з бурхливим ростом і розвитком міст, до осмислення сутності сучасного етапу урбанізації.

Урбанізацію слід розуміти не у вузькому розумінні як збільшення міст і міської людності, а як багатогранний соціально-економічний процес, який має значний вплив на суспільні відносини. Так, урбанізацією називають зростання і підвищення частки міського населення в країні, регіоні, світі. Таке тлумачення урбанізації є звуженим. У широкому

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

розумінні слова – це світовий історичний процес підвищення ролі міст у житті суспільства, поступове перетворення його в міське за характером праці, способу життя, культури, що пов'язане із розвитком цивілізації, ходом науково-технічного прогресу. Тобто головна ознака урбанізації – зростання міст, збільшення їх впливу на розселення та відповідне ускладнення їх функцій.

Необхідно розрізнити терміни «урбанізація» та «урбанізованість». Урбанізованість – це рівень чи ступінь розвитку міського життя (стан, досягнутий у процесі урбанізації). Можливі випадки високих темпів урбанізації при низькій урбанізованості, або сповільнення темпів урбанізації при високій урбанізованості. Урбанізація та урбанізованість визначаються різними показниками. Оскільки урбанізація є процесом, то її характеризують динамічні показники (темпи урбанізації), водночас урбанізованість характеризується статичними показниками (кількість та частка міського населення, кількість міських поселень, їх площа та ін.). Для нього характерне утвердження міського способу життя як феномена культури і сучасної цивілізації. Географічно цей процес зумовлює просторову концентрацію людської діяльності у порівняно небагаточисельних центрах і ареалах,

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

які відрізняються від масиву сільських поселень вищим рівнем соціально-економічного розвитку.

Отже, визначальними характеристиками урбанізації є:

- збільшення кількості міст і міських жителів;
- збільшення площ урбанізованих ландшафтів;
- поширення міського способу життя;
- збільшення ролі міських поселень у системах розселення і соціально-економічних системах;
- розвиток взаємопов'язаних форм міського розселення – міст, агломерацій, метрополійних ареалів.

Важливою рисою є також зміна людини у місті, яка виявляється у збільшенні різноманітних потреб, підвищенні вимог до якості життя, зміна норм поведінки, культури та інтелекту.

Одним з основних понять, що визначають сутність процесу урбанізації, є урбанізована територія. Урбанізована територія – це територія, зайнята міськими формами розселення населення та пов'язаними з ним виробничими, транспортними та соціальними зв'язками. Урбанізовані території не є визначені як адміністративно-територіальні одиниці. Це економічна (в окремих країнах – статистична) категорія, для визначення якої використовуються такі критерії:

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

- тісні економічні зв'язки;
- культурно-дозвільна взаємодія;
- інтегрована мережа громадського транспорту;
- взаємодія жилово-комунальних служб;
- наявність спільних планів розвитку або розширення.

В Україні до урбанізованих територій відносяться (рис. 1.1):

- міста;
- селища міського типу;
- села, підпорядковані міським радам;
- приміські зони;
- міські агломерації;
- метрополійні ареали.

Серед перелічених вище типів урбанізованих територій адміністративно-територіальне закріплення мають міста, селища міського типу, а також села, підпорядковані міським радам.

Так, населений пункт може отримати статус міста лише за окремим законом вищого законодавчого органу держави – Верховної ради України, якщо у населеному пункті проживає не менше 10 тисяч жителів, при цьому «переважна більшість» населення має бути зайнята у галузях поза сільським господарством.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

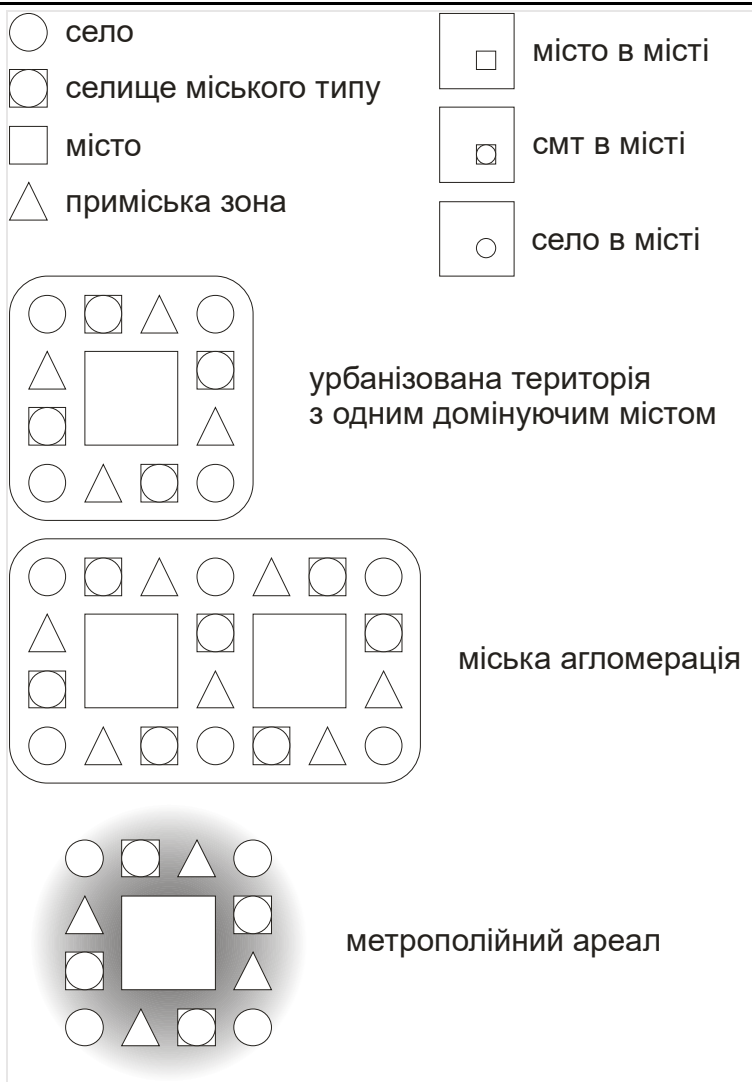


Рис. 1.1. Типи урбанізованих територій

Складено автором

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

В межах міста може знаходитися одне або кілька сіл, які підпорядковані міській раді. У такому випадку в статистиці населення такого міста відображають дві категорії – сільське та міське населення, хоч це і звучить дещо парадоксально.

Селище міського типу є міським поселенням, яке за функціональним призначенням у загальній системі адміністративно-територіального устрою України посідає проміжне місце між сільським населеним пунктом і містом, але в обліку населення належить до міського. до категорії селищ міського типу можна долучити населені пункти, що стоять при промислових підприємствах, залізничних вузлах, гідротехнічних спорудах, а також населені пункти, на території яких містяться вищі та середні спеціальні навчальні заклади, науково-дослідні установи, санаторії та інші лікувальні та оздоровчі заклади, з кількістю населення понад 2 тисячі осіб. В окремих випадках до категорії селищ міського типу долучаються населені пункти з кількістю люду менш як 2 тисяч осіб, але не менше як 500 осіб, якщо вони мають близьку перспективу економічного й соціального розвитку, зростання кількості населення.

Іноді з метою більшої соціально-економічної інтеграції прилеглі територіально села входять у підпорядкування

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

містам. Так, наприклад, рішенням виконкому Тернопільської обласної Ради від 24 вересня 1985 року передано село Пронятин Великоглибочецької селищної Ради Тернопільського району в підпорядкування Тернопільській міській Раді. Рішенням виконкому Херсонської обласної Ради від 21 листопада 1986 року передано село Саги і селище Цюрупинськ Підступненської сільради - у підпорядкування Цюрупинській міській Раді. У 1988 р. Президія Верховної Ради Української РСР постановила включити в межі міста Полтави села Вакулинці, Крутий Берег Новоселівської, Івонченці Тахтаулівської і Рибці Гожулівської сільрад Полтавського району разом з прилеглими землями. У 1988 р. Президія Верховної Ради Української РСР постановила включити в межі міста Києва села Жуляни, Троєщина та селище міського типу Бортничі. 31.08.1989 р. Президія Верховної Ради Української РСР постановила включити в межі міста Сімферополя села Кам'янка Трудівської сільради і Кирпичне Перовської сільради та земельні ділянки Сімферопольського району загальною площею 1529 гектарів, які за генеральним планом розвитку міста передбачалося використати під промислове і житлове будівництво. 06.03.1992 р. Верховна Рада України

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

постановляє: Включити в межі міста Щорса село Носівку Щорського району Чернігівської області.

Приміська зона – це територія, що оточує місто і що знаходиться з ним в тісних функціональних, економічних, санітарно-гігієнічних, архітектурних і ін. видах взаємозв'язку і взаємозалежності. Приміська територія може бути як заселеною, так і незаселеною (наприклад, територія, де розміщений полігон твердих побутових відходів).

Міська агломерація є компактним скупченням населених пунктів, головним чином міських, що територіально інтегрованими і об'єднані у велику динамічну багатокомпонентну систему з інтенсивними культурними, виробничими, транспортними зв'язками.

В результаті розвитку агломерацій формується метрополійний ареал, відмінністю якого є те, що до його складу входить приміська зона, яка тісно пов'язана з центральним містом трудовими міграціями незалежно від того, зливаються населені пункти приміської території з центральним містом, чи ні. За твердженням Т. Мазур, кожен метрополійний ареал є агломерацією або групою міст, однак не кожна агломерація, чи група поселень має передумови, щоб отримати статус метрополійного ареалу, оскільки основним

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

критерієм є певний ранг групи розселення внаслідок накопичення нею різноманітних міжнародних функцій [2].

В даний час єдиної загальної теорії, яка б описувала еволюцію урбанізації і причини, що її обумовлюють, немає. Разом з тим, існує низка теорій, що розглядають цей процес за різними аспектами. По-перше, існують теорії, які описують формування міст з точки зору впливу ринкових умов, що визначають концентрацію населення і бізнесу в просторі (наприклад, підходи нової економічної географії). По-друге, є концепції, які розглядають етапи розвитку міст у часі, досліджуючи зміни в напрямках міграції населення, докладно не аналізуючи фактори, що ініціюють ці процеси (теорії стадійної і диференціальної урбанізації). По-третє, процеси урбанізації можуть формуватися під впливом неекономічних чинників, як, наприклад, в теорії планової економіки. Однак в основі всіх цих концепцій закладені ідеї класичних теорій розміщення.

Класичні теорії розміщення. Ще на початку XIX ст. в теорії розміщення (локалізації) І. Тюнена [3] місце концентрації населення збігалось з єдиним ринком збуту, що знаходиться в «центральному місті». У теорії «центрального місця» В. Крісталлера [4] міграція з села в місто пояснювалася

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

потребою сільських жителів користуватися благами «центрального місця» більш високого рангу, тобто населеного пункту більшого розміру, здатного запропонувати ширший набір соціально-економічних благ. У моделі розміщення промислових підприємств А. Вебера на базі зіставлення величини витрат на транспортування і працю показана доцільність відхилення розміщення промислового виробництва від центрів видобутку і тяжіння до центрів концентрації робочої сили і споживачів. Отже, А. Вебер вперше проаналізував передумови і причини агломераційних процесів [5].

У теорії А. Льоша здійснено оптимізацію системи спільного розміщення населення і виробництва через зменшення протяжності транспортних мереж і, як наслідок, скорочення витрат на переміщення факторів виробництва, готової продукції та будівництво доріг [6, с. 96-98]. Розкидану в просторі, як у теорії В. Крісталлера, мережу численних центрів споживання і торгових зон виробників А. Льош систематизував так, щоб більша кількість центрів споживання і виробництва збігалася. Тоді жодне поселення не було б позбавлене доступу до будь-якого блага, так як знаходилося б у межах торгової зони кожного товару. Якщо в моделі В.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

Крісталлера населенню для задоволення своїх потреб доводилося б здійснювати міграції, то в схемі А. Льоша воно могло отримати будь-яке благо в межах одного району без переміщення в інший (це стосується не тільки товарів і послуг, але і зайнятості). Виробник мав би можливість продати будь-який товар чи отримати робочу силу, не покидаючи меж свого місця розташування. Таким чином, економічний сенс появи територій з щільним заселенням і високою концентрацією виробництва полягає в оптимізації просторові доступності ринків.

Підходи нової економічної географії. Нова економічна географія, яка в даний час виступає «мейнстрімом» в дослідженнях розміщення факторів виробництва, по суті, пояснює умови становлення й розвитку міст з використанням тих же термінів, з тією лише різницею, що агломераційні процеси і процеси урбанізації тут розглядаються паралельно. Як зазначав Ч. Харріс, район, чисельність населення якого є більшою, володіє вищим «ринковим потенціалом», що призводить до концентрації бізнесу [7]. Цей факт, як згодом стверджував П. Кругман, дає можливість виробникам отримувати кращий доступ до ринків (праці, капіталу, інформації, інфраструктури тощо) і оптимізувати свою

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

діяльність за рахунок економії на масштабі [8, с. 166-167]. У випадку низьких транспортних витрат ринок збуту ще більш розшириться і вийде за межі своєї території. Це дозволяє фірмам підтримувати вищий рівень заробітної плати, ніж в районах з меншою чисельністю населення, за рахунок зростання продажів і, відповідно, прибутків. Крім того, купівельна спроможність тут буде вищою внаслідок більш широкого доступу до товарів і послуг, в результаті чого район продовжить приваблювати і залучати населення, а також буде розвиватися швидшими темпами.

Така взаємообумовленість просторового розміщення фірм і споживачів, як показує у своїх роботах М. Фуджита, є основою агломераційних процесів, що формують міста та міські системи [9, с. 134-137]. Базовим чинником існування таких систем М. Фуджита вважає переваги кооперації виробництва в одному місці, які можуть залежати від ресурсних, транспортних, комунікаційних або технологічних переваг одного району над іншим. Це забезпечує населенню велику корисність від проживання у великому місті і сприяє міграції в його напрямку, стає основою урбанізаційних процесів на певній території.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

Е. Хелпмен розглядає принципи просторового розміщення населення не тільки в світлі транспортних витрат і початкового рівня заселеності, але і з точки зору споживчих переваг, а також порівняльної корисності від проживання на тій чи іншій території. Е. Хелпмен, на противагу П. Кругману, показує, що агломераційні процеси можуть бути тим інтенсивнішими, чим вищі транспортні витрати, якщо для індивіда важливішим є доступ до диференційованого ринку більш заселених районів, ніж доступ до дешевого житла в районах з низькою щільністю населення [10, с. 8-13]. У той же час відсутність високих транспортних витрат забезпечує доступ до будь-якого товару в будь-якому місці, тому частина населення із щільно заселеної території бажатиме переміститися в менш заселений район для економії витрат на житло. Таким чином, Е. Хелпмен відзначає, що відмінності в потребах людей і рівнях еластичності заміщення товарів обумовлюють кілька варіантів рівноважного розміщення населення в просторі при однакових економічних умовах. Певним чином даний підхід перегукується з роботами соціологів, що пояснюють міграції з мегаполісів у приміські зони, малі міста з позицій вікових циклів і різних поведінкових схем [11; 12].

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

Теорія диференціальної урбанізації. Теорією, яка описує урбанізацію з позиції загальних закономірностей її еволюції, є теорія диференціальної урбанізації, яка базується на теорії стадійної урбанізації. В їх основі закладений принцип послідовної зміни певних етапів, у межах яких відбувається чергування домінування населених пунктів різного рангу, яке визначається напрямками та обсягами міграцій.

Критерієм ранжування міст є чисельність населення, яка дослідниками часто розглядається в якості комплексного показника рівня соціально-економічного розвитку території, населеного пункту. Межі інтервалів цього критерію на різних історичних відрізках, звичайно, не можуть бути однаковими, оскільки розміри міст залежать від загальносвітової чисельності населення, рівня розвитку транспортної інфраструктури, технологій та низки інших чинників [13, с. 166-167].

Засновник теорії класичної стадійної урбанізації Дж. Джібс [14, с. 119-129] виділяє п'ять етапів, в рамках яких розвивається цей процес. На першому етапі поява особливої суспільної верстви майстрових, торговців, державних службовців зумовило появу міського населення, пред'являє попит на частину виробленої селянами продукції в обмін на

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

свої товари або послуги. Зростання продуктивності сільського господарства, в свою чергу, підтримав існування не лише сільських, а й міських жителів, концентрація яких визначала місце зручного та вигідного обміну товарів і послуг. На другому етапі розвиток транспортної мережі і транспортних технологій забезпечило доставку більшого обсягу сільськогосподарських надлишків на ринки, тобто міста, що підвищило якість міського життя і стимулювало міграцію із сільської місцевості. Далі, на третьому етапі приріст міського населення починає випереджати приріст сільського не тільки за рахунок міграції, а й внаслідок природного приросту, оскільки покидає в основному молодь у репродуктивному віці. В результаті до четвертого етапу міграційний потенціал сіл різко знижується і обслуговуючі їх невеликі міста втрачають частину своїх функцій, що стимулює міграції з них у великі центри, які продовжують рости. Дана стадія триватиме до тих пір, поки подальший розвиток транспортної мережі та технологій не запустить зворотний процес - деконцентрації, оскільки відтік населення з великих міст в малі та передмістя, в яких воно зможе отримувати той же рівень доступу до ринків, що і в великому місті.

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

На асинхронність стадій урбанізації вказав ще сам Джиббс. У 80-х роках було визначено [15]: у третьому світі переважає концентрація, на Заході – деконцентрація, у Східній Європі, у тому числі в Україні, слабшають доцентрові зрушення і намічаються відцентрові, хоча їхні прояви не всюди є класичними. Так, у Польщі криза соціалізму вже в 80-х рр. сповільнила типові для 4-ї стадії міграції в міста [16]. В Естонії 3-ю стадію датували 1930-60-ми роками; в 80-х домінуючою вважали 4-е, хоча були ознаки переходу до 5-ї [17]. До 1989 року сільське населення республіки вже не скорочувалося, міста ж росли, відстаючи від прогнозованих показників, а не випереджаючи їх, – чи не вперше в радянській містобудівній практиці.

Класична теорія Дж. Джибса не описує одночасний розвиток міст різних розмірів, яке визначається міграцією населення між ними. Коли в розвинених країнах в середині 1970-х гг. намітилися перші ознаки деконцентрації населення великих міст, що досягнули максимуму свого зростання, з'явилася теорія диференціальної урбанізації, в якій процес урбанізації представлений переходом моноцентричної системи розселення з домінуванням крупного міста до поліцентричної системі, за допомогою безперервних міграцій між містами різного рангу.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

Схема «нових» стадій урбанізації згідно теорії диференціальної урбанізації наведена на рис. 1.2.

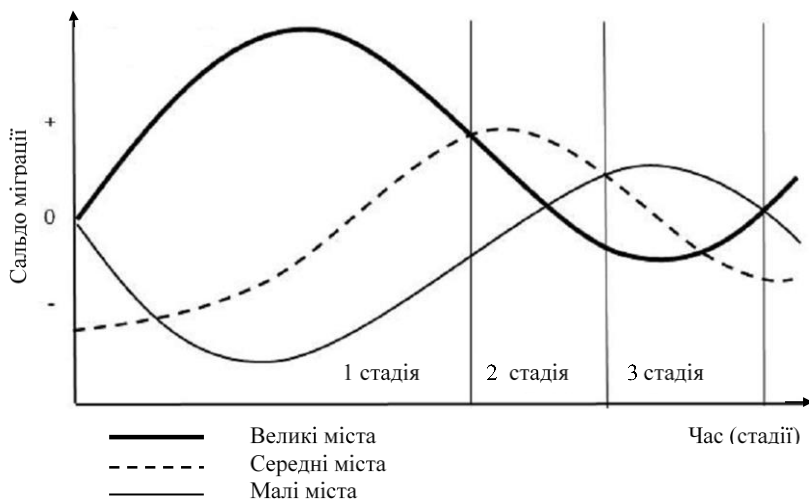


Рис. 1.2. Стадії урбанізаційних процесів в межах теорії диференціальної урбанізації

Побудовано за: [18]

Межі стадій урбанізації позначають перетин будь-якої пари кривих; у кожній – свої співвідношення балансів міграцій або індексів динаміки населення трьох категорій центрів: головних (або великих) міст, середніх і малих (міст або всіх поселень). Критерії розмірів міст у різних країнах неоднакові. У деяких дослідженнях для Франції середніми визнали міста розміром від 10 до 100 тисяч осіб, а для країн, що розвиваються, пороги

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

були вищі: 50-400 тисяч [19]. Пари стадій утворюють три основні стадії:

- 1) урбанізації;
- 2) поляризаційної реверсії або розвороту, переходу;
- 3) контрурбанізації.

Таким чином, в теоріях стадійної і диференціальної урбанізації міграції визначають характер і швидкість урбанізаційних процесів. Однак сам по собі механічний рух населення в них також розглядається як наслідок певних факторів. Дж. Джібс як визначальні чинники розглядав формування товарного ринку, а також рівень розвитку інфраструктури. По суті, ці ж чинники є базовими і в класичних теоріях розміщення, і в сучасних роботах в рамках ідей нової економічної географії.

Явище активних міграцій населення з сільської місцевості до міста обґрунтоване теоретичними положеннями моделі Годаро [20]. Ця модель базується на твердженні, що міграція є економічним явищем. Незважаючи на наявність значного рівня безробіття в місті, рішення мігранта може бути цілком обґрунтованим. У цій ситуації мотивом його прийняття служать не стільки відмінності в рівні існуючих заробітків у селі і місті, скільки очікуваний дохід на новому місці. Мігрант

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

порівнює можливості ринку робочої сили в міських і сільських районах, щоб отримати максимум вигоди від міграції. Її очікуваний розмір визначається різницею в оцінці заробітної плати в сільському господарстві та промисловості, а також ступенем ймовірності отримання в місті роботи.

Модель Тодаро припускає, що є тільки два сектора в економіці – аграрний і промисловий. Попит аграрного сектора на робочу силу показаний на нижчій кривій AA' (рис. 1.3), а промислового – MM' , уся робоча сила – $O_A O_M$. У неокласичній моделі припускається повна зайнятість і гнучка заробітна плата, а рівноважний рівень заробітної плати встановлюється за умови, що $W_A = W_M$. При цьому кількість зайнятих в аграрному секторі буде становити $O_A L_A$, і в промисловому – $O_M L_M$, тобто досягнута повна зайнятість.

У моделі Тодаро обумовлена інституційна фіксація заробітної плати в промисловості на рівні, який значно вищий, ніж в аграрному секторі. В таких умовах зайняті у аграрному секторі мають схильність до міграції в місто з метою пошуку більш оплачуваної роботи. Шанси на отримання бажаного місця в промисловості визначається відношенням числа зайнятих у ній (L_M) до всієї міської робочої сили (L_U).

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

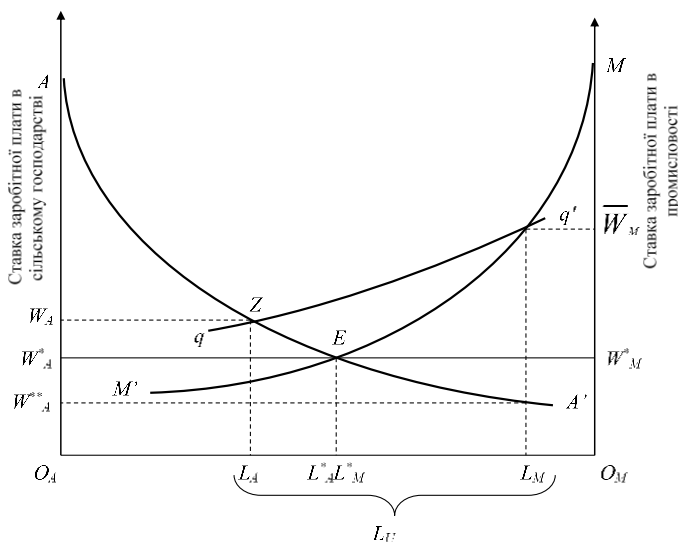


Рис. 1.3. Модель міграції між містом та селом Гарріса-Тодаро

Побудовано за: [20]

Вираз $W_A = \frac{L_M}{L_U} (\overline{W_M})$ показує умови роботи в місті

(робота з доходом $\frac{L_M}{L_U} (\overline{W_M})$), який дорівнює доходу в аграрному секторі (W_A). Це робить потенційного мігранта індиферентним до зміни місця проживання і роботи.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

Положення цих точок показано на кривій qq' . Тепер рівноважний рівень безробіття знаходиться в точці Z .

Логіка моделі Тодаро присутня і в міграційних тенденціях між містами та селами Львівської обл., де зміна динаміки сальдо міграції у сільських та міських поселеннях є діаметрально протилежною (рис. 1.4).



Рис. 1.4. Сальдо міграції у Львівській області за типом поселень, на 1000 осіб наявного населення, 1989-2012 рр.

Побудовано за: [21]

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

Для Львівської області характерною є й зростаюча різниця у заробітній платі в сільському господарстві і промисловості, яка у 2012 р. досягнула 80 % (рис. 1.5).



Рис. 1.5. Динаміка середньомісячної номінальної заробітної плати у Львівській області, 1995-2012 рр.

Побудовано за: [22]

Проста система рівнянь (1.1) демонструє залежність сальдо міграції у сільській місцевості від рівня зарплати у сільському господарстві (прямий зв'язок) та рівня зарплати в промисловості (обернений зв'язок). Протилежний вплив рівень зарплати в сільському господарстві та промисловості здійснює

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

на сальдо міграції в міських поселеннях, емпірично підтверджуючи теоретичні положення моделі Тодаро. Для розрахунку використовувались річні дані за 1995-2012 рр.

$$y_1 = 1,954 + 0,009 * x_1 - 0,008 * x_2$$

$$y_2 = -9,000 - 1,014 * x_1 + 0,014 * x_2 \quad (1.1),$$

де y_1 – сальдо міграції в сільській місцевості, осіб на 1000 осіб наявного населення;

y_2 - сальдо міграції в міських поселеннях, осіб на 1000 осіб наявного населення;

x_1 - середньомісячна заробітна плата у сільському господарстві, грн;

x_2 - середньомісячна заробітна плата у промисловості, грн.

Зростання кількості міського населення, відтік жителів сільських районів у міста спричиняє не лише розширення площі міських поселень, а й цілу низку економічних, соціальних та екологічних проблем. Так, значні переселення людей у міста ускладнюють соціально-економічні проблеми міст, призводять до нестачі робочої сили в сільських місцевостях, особливо в періоди сезонних робіт. Часто соціальні витрати виявляються більшими, ніж особисті вигоди мігрантів.

1.1. Сутність урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

У дослідженнях низки науковців (Гаддад Л., Гарретт Джю, Руел М. [23]), присвячених виявленню впливу урбанізації на продовольчу та соціальні складові економічної безпеки регіону, встановлено, що стрімке зростання частки міського населення призводить до скорочення продовольчого забезпечення як міського, так і сільського населення. Причому загрози продовольчій безпеці є більш відчутними для вразливих категорій населення у містах, що своєю чергою знижує якість життя і створює соціальне напруження. Реннер М. [24] акцентує увагу на деструктивному впливі урбанізації, що проявляється у безробітті, зростанні злочинності та погіршенні криміногенної ситуації, ускладненні забезпечення житлом. Гілберт А. [25] стверджує, що немає послідовного або значимого взаємозв'язку між урбанізацією і економічною безпекою, і приходить до висновку, що успіх міста, урбанізованої території або нездатність створити безпечне середовище залежить не від самого процесу урбанізації, а від конкретних заходів регіональної і місцевої політики щодо зміцнення безпеки населення у розрізі усіх її основних складових (соціальної, виробничої, екологічної тощо). Разом з тим, у вітчизняній науковій літературі проблема

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

впливу урбанізації на рівень економічної безпеки територій залишається малодослідженою.

Існуючі теоретичні підходи до пояснення сутності урбанізації містять окремі положення, що пояснюють природу ризиків урбанізації та їх потенційні наслідки для безпеки розвитку урбанізованого середовища. Разом з тим, існує потреба емпіричної оцінки взаємозв'язків між динамікою урбанізації та індикаторами економічної безпеки урбанізованих територій.

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

Поняття економічної безпеки є відносно новим в науковому середовищі, особливо в контексті урбаністики. Сам термін “економічна безпека” вперше з’являється в книзі Клауса Кнора “Питання економіки і національна безпека”, яка була видана в 1977 р. Бурхливий розквіт процесу глобалізації і зростання ролі міжнародних фінансових інституцій та організацій, таких як: Світовий банк, Міжнародний валютний фонд, Світова

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

організація торгівлі – призвели до посилення економічної взаємозалежності держав. В результаті розуміння національної безпеки вийшло за межі поняття територіальної безпеки, ввібравши в себе поняття безпеки національного ринку і виробника, а також економіки держави загалом.

На початкових етапах вивчення безпеки, зміст поняття був відносно простим: безпека – це стан або етап суб'єкту (зокрема, політичного об'єднання, державного устрою), коли він є впевненим у власному виживанні [26]. В різні часи для різних країн безпека та виживання мали неоднакові значення. Більше того, тривалий час безпека не вважалась важливою проблемою для держав, у центрі уваги тоді перебували проблеми влади та миру. Безпеку відносили до частини дебатів про владу. В даному аспекті вона вважалась недопрацьованим поняттям.

Після Холодної війни питання безпеки повернулось на порядок денний як найважливіше поняття, особливо через її позиціонування поміж владою та миром. Згідно теорії реалізму єдиними міжнародними акторами виступали держави, а безпека вивчалась в контексті загроз, використання та контролю військової сили [27]. При такому підході власне безпека не була окремим поняттям, умовою, статусом, а

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

швидше вивченням факторів та рішень, які можуть привести до певної ситуації. Дослідження Волта [27] фокусувалось на визначенні потреби у вивченні безпеки, розуміючи її як політичну мету, шляхи та засоби розвитку таких досліджень, тобто як і методологічну мету.

На першому етапі дослідження безпеки (період 2-ї Світової війни – до 1970 року), предметом стала виключно військова сфера, рівновага ядерної зброї та розбіжності між Радянським Союзом та Сполученими Штатами. Протягом другого етапу досліджень, після війни у В'єтнамі (1970-1989 роки), безпека вже не була пов'язана тільки з державою та її військовими можливостями, а також із політичними об'єднаннями, їх економікою, внутрішньою політикою, стратегічними ресурсами (нафта, газ та вода) та населенням. Після Холодної війни, концепція змінилась, і поняття безпеки розширилось та поглибилось. Дана теорія виникла через потребу в безпеці після падіння двополюсного світу, та розвиток пост модерного підходу, в якому ЄС, НАТО та міжнародні суб'єкти відігравали важливішу роль, як і інші актори, підпорядковані державі та недержавні.

У дослідженнях таких відомих науковців, як Лорд, Кеохейн, Волландер та Хафтендорн [28] присутня ідея неолібералізму,

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

за якою вперше вивчаються економічні ресурси як основні елементи економічної безпеки. У центрі таких досліджень також перебувають вартість та переваги конфліктів, та вперше введено поняття додаткової цінності міжнародних інституцій у вирішення конфліктів та уникненні певних загроз безпеці, взявши за модель ООН, ОБСЄ та НАТО. Улріх Бек та Ніклас Луман [29] ввели поняття суспільства ризику, в якому ризик є системою керування загрозами та небезпеками, що з'явилися у контексті модернізації суспільства.

Суттєвою зміною у вивченні безпеки стало введення елементу суспільства у дослідженнях, зроблених Баррі Бузаном, Оле Вівером та їх Копенгагенською школою [30] (яку також називають Європейською школою безпеки). Даний елемент пов'язаний із концепціями слабкої та сильної держави, а також введенням п'яти аспектів безпеки – військового, політичного, економічного, соціального (аспекту суспільства) та екологічного. Джерелом таких ідей стали дослідження Британської школи міжнародних відносин, яка розвинула концепцію «міжнародного суспільства» із відповідальністю держав за розвиток та майбутнє суспільства такого типу.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

Найбільш впливовою ідеєю концептуального розширення досліджень безпеки у 1990-х роках Копенгагенської школи стало поняття безпеки суспільства. Концепція фактично зводиться до невійськових загроз та невійськових рішень, коли суб'єктом є не держава (національна безпека), чи індивідууми (особиста безпека та захищеність), а суспільство . Копенгагенська школа долучилась до розвитку поняття безпеки, відділивши відповідні дисципліни (вивчення безпеки, стратегічні дослідження, міжнародні відносини, конфліктний аналіз) від вивчення за централізованою державною програмою. Після цього з'явилась змога досліджувати вбивство людей за політичними мотивами їх власним урядом чи іншими сегментами суспільства, та можливість обґрунтування загибелі осіб внаслідок соціального будівництва, незважаючи на те, наскільки абстрактними та суб'єктивними вони можуть бути.

«Безпека суспільства стосується спроможності суспільства продовжувати існування в його існуючому стані за мінливих умов та можливих чи реальних загроз». Для такої безпеки існує загроза, коли «суспільства вбачають небезпеку для ідентичності» [30].

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

Термін «безпека суспільства» вперше вжив Баррі Бузан у книзі «Люди, держави та страх» [31]. Безпека суспільства була тільки одним із 5 секторів у його 5-вимірному підході до теорії безпеки, поряд із військовою, політичною, економічною та екологічною безпекою. Проте в даному дослідженні всі виміри Бузана, включно із виміром суспільства, були секторами державної безпеки. Суспільство, наприклад, було тільки одним сектором, в якому могла відчуватись загроза для держави.

Проте в книзі «Ідентичність, міграція та новий план безпеки у Європі» [30] Оле Вівер стверджує, що попередній 5-вимірний підхід Бузана став непереконаливим у сучасному контексті безпеки суспільства. Відповідно, він запропонував оновлену концепцію теорії Бузана, тобто переосмислення не власне 5-ьох секторів державної безпеки, а двох аспектів держави та безпеки суспільства. Безпека суспільства залишається сектором державної безпеки, але вона також є об'єктом безпеки із власними правами. В той час як державна безпека визначається загрозами для суверенітету (якщо держава втрачає суверенітет, вона не зможе існувати як держава), безпека суспільства стосується тільки загроз для ідентичності суспільства (якщо суспільство втрачає ідентичність, воно не виживе як суспільство). Тому, хоча

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

держава все ще є об'єктом для військового, політичного, економічного, соціетального (сектору суспільства) та екологічного секторів, «суспільство» є також об'єктом для соціетального сектору.

Методологічно поняття «економічна безпека» виводиться дослідниками насамперед з поняття «національна безпека». Останнє має формалізоване визначення у схваленому Верховною Радою України у січні 1997 р. офіційному документі – Концепції (основах державної політики) національної безпеки України. У зазначеній Концепції національна безпека розглядається як «стан захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства та держави від внутрішніх та зовнішніх загроз» [32, с. 184]. З точки зору Я. Жаліла, такий механічний перехід від термінології національної безпеки (яка належить політичній науці) до термінології економічної безпеки, якщо прагнути розглядати останню як предмет економічної науки, є неприпустимим [33, с. 98].

За останні десятиріччя ставлення до політики захисту національних інтересів, зокрема в економічній сфері, у країнах світу зазнало значної еволюції. Якщо в першій половині – середині ХХ століття ця політика здійснювалася переважно за

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

допомогою безпосередніх методів адміністративного впливу (протекціоністські дії у зовнішньоекономічній діяльності, адміністративне регулювання кредитного і валютного ринків, активне втручання в процеси ціноутворення тощо), та в останні десятиліття з поширенням ринкових методів ринкового господарювання такі заходи або дедалі більше виявляють свою неефективність, або й змушені призупинитися з огляду на явні або неявні зобов'язання, прийняті країнами перед міжнародними організаціями. Відповідно виникла необхідність розширення трактування поняття економічної безпеки.

Безпека не характеризує відсутність загроз як таких, що практично неможливо в реальному житті. «Стан захищеності» означає в даному контексті відсутність системоруйнівних загроз, тобто тих із них, які не можуть бути органічно подолані в рамках механізмів, іманентних конкретній соціально-економічній системі. Крок назустріч такому розумінню зробили О. Гончаренко та Є. Лисичин, аналізуючи категоріальну систему національної безпеки, які запропонували визначати національну безпеку як ступінь захищеності національних інтересів, що дозволяє вказувати на певний рівень безпечності [34, с. 6-7]. Отже, невід'ємною

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

частиною дослідження у сфері економічної безпеки має стати насамперед оцінка дієздатності об'єктивних економічних механізмів, які є основою підтримання стійкості соціально-економічної системи та важелями реалізації індивідуальних, групових та національних інтересів. Це дасть змогу в дослідженні економічної безпеки держави перейти від інструментарію політичної до інструментарію економічної науки.

Зважаючи на викладене, головним життєвим інтересом в економічній сфері (для суб'єкта будь-якого рівня – від особи – до держави) є відтворення свого існування, а в центр визначення економічної безпеки слід поставити саме категорію економічного відтворення. Приблизниками даного підходу в Україні є фахівці Українського центру економічних і політичних досліджень ім. О. Розумкова, які трактують економічну безпеку як «...наявність в державі достатніх можливостей для забезпечення репродукції виробничого потенціалу в промисловості, сільському господарстві та в усіх сферах докладання соціально-корисної праці..., а також для забезпечення стабільності суспільного ладу, суверенності держави» [35]. Г. Пастернак-Тарнушенко ще у 1994 р. дав досить співзвучне визначення, трактувавши економічну

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

безпеку як «...стан держави, за яким вона забезпечена можливістю створення, розвитку умов для плідного життя її населення, перспективного розвитку в майбутньому та в зростанні добробуту її мешканців» [36, с. 23]. Б. Губський, у свою чергу, зазначає, що «...економічна безпека... визначає спроможність держави забезпечувати захист національних економічних інтересів від зовнішніх та внутрішніх загроз, здійснювати поступальний розвиток економіки з метою підтримання стабільного суспільства і достатнього оборонного потенціалу за будь-яких умов і варіантів розвитку подій» [37, с. 13].

Такий підхід був свого часу запропонований і російськими вченими. Зокрема в одному з джерел економічна безпека визначається як «...здатність економіки забезпечувати ефективно задоволення суспільних потреб на національному і міжнародному рівнях» [38, с. 38]. Академік РАН Л. Абалкін також визначає економічну безпеку як «...сукупність умов і чинників, які забезпечують незалежність національної економіки, її стабільність та сталість, здатність до постійного оновлення і самовдосконалення» [39, с. 5].

Подібним до наведених вище визначень економічної безпеки є й визначення, надане у категоріях теорії систем. На

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

думку російського дослідника В. Тамбовцева, економічна безпека системи – «...сукупність властивостей стану її виробничої... підсистеми, яка забезпечує можливість досягнення цілей усієї системи» [40, с. 15]. М. Єрмоленко доречно пропонує в рамках поняття «економічна безпека» розглядати спроможність держави самостійно виробляти і здійснювати власну економічну політику, а також визначати та реалізувати власні національні інтереси тощо [41, с. 26].

Таким чином, економічна безпека може визначатися як складна багатофакторна категорія, що характеризує здатність національної економіки до розширеного самовідтворення з метою задоволення на визначеному рівні потреб власного населення і держави, протистояння дестабілізуючій дії чинників, що створюють загрозу стабільному розвитку країни, а також забезпечення конкурентоспроможності національної економіки у світовій системі господарювання.

Нині економічна безпека має і регіональний вимір. Розгляд територіального аспекту економічної безпеки обумовлений тим, що будь-який регіон може розглядатися як «квazідержава» або «квazікорпорація». Він має власні органи місцевого самоврядування, територію, населення, господарство. Тому і зовнішні впливи, які діють на державу,

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій відбиваються на регіональній стабільності, а, з іншого боку, загрози регіональній безпеці є передумовою загроз для безпеки держави.

Головними критеріями оцінки стану економічної безпеки регіону в її внутрішньому та зовнішньому контекстах є:

1) економічна незалежність, насамперед можливість здійснення державного контролю над національними ресурсами, спроможність використовувати конкурентні переваги для забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, транскордонного співробітництва, рівноправної участі у світовому поділі праці;

2) стійкість і стабільність економіки регіону, що передбачає міцність і надійність усіх елементів економічної системи, захист усіх форм власності, створення гарантій для ефективної підприємницької діяльності, стримування дестабілізуючих факторів;

3) здатність до саморозвитку і прогресу, тобто спроможність самостійно реалізовувати і захищати економічні інтереси, вести ефективну інвестиційну та інноваційну політику, розвивати інтелектуальний і трудовий потенціал.

Сутність економічної безпеки в повному обсязі розкривають її внутрішні компоненти регіонального рівня

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

ієрархії управління: сировинно-ресурсна безпека, продовольча, енергетична, екологічно-техногенна, технологічна, фінансова, зовнішньоекономічна безпека.

Сировинно-ресурсна безпека полягає у забезпеченні населення і господарського комплексу регіону необхідними ресурсами для здійснення відтворення і розвитку.

Продовольча безпека – це такий рівень продовольчого забезпечення населення, який гарантує соціально-політичну стабільність у суспільстві, виживання і розвиток особи, сім'ї, стійкий економічний розвиток.

Під енергетичною безпекою слід розуміти спроможність регіону забезпечити ефективне використання власної паливно-енергетичної бази, здійснити оптимальну диверсифікацію джерел і шляхів постачання енергоносіїв для забезпечення життєдіяльності населення та функціонування господарського комплексу у режимі звичайного, надзвичайного та воєнного стану, попередити різкі цінові коливання на паливно-енергетичні ресурси або ж створити умови для безболісної адаптації економіки регіону до нових цін на ці ресурси.

Екологічно-техногенна безпека полягає в запобіганні виникненню надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру шляхом створення умов для

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій ефективної діяльності систем життєзабезпечення населення і господарства в надзвичайних ситуаціях.

Технологічна безпека відображається у впровадженні новітніх технологій, досягненні технічного прогресу, збереженні такого рівня регіонального науково-технічного й виробничого потенціалу, який у разі погіршення внутрішніх і зовнішніх умов забезпечив би функціонування економіки регіону за рахунок власних інтелектуальних і технологічних ресурсів.

Під фінансовою безпекою слід розуміти такий стан фінансової, грошово-кредитної, валютної, банківської, бюджетної, податкової систем, який характеризується збалансованістю, стійкістю до внутрішніх і зовнішніх негативних впливів, здатністю забезпечити ефективне функціонування господарського комплексу регіону та його економічне зростання.

Зовнішньоекономічна безпека полягає в мінімізації збитків від дії негативних зовнішніх економічних і політичних чинників, створенні сприятливих умов для розвитку і забезпечення конкурентоспроможності підприємницьких структур шляхом їх активної участі у світовому розподілі

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

праці, відповідності зовнішньоекономічної діяльності національним економічним інтересам.

Економічна безпека регіону пов'язана з рівнем його економічного розвитку, але ці поняття не є ідентичними. Цілком правомірно припускати, що більш розвинута в економічному відношенні територія має також і вищий рівень економічної безпеки.

Забезпечення економічної безпеки регіону дуже тісно пов'язане з реалізацією його економічних інтересів, а також з існуванням потенційних загроз. За сутністю захист економічних інтересів від внутрішніх і зовнішніх загроз і є змістом забезпечення економічної безпеки.

У вітчизняній літературі приділяється певна увага визначенню економічних інтересів. Так, В.Т. Шлемко і І.Ф. Бінько наводять «найбільш пріоритетні економічні інтереси» [42, с. 34]. В.І. Мунтіян перелічує 42 основних економічних інтереси регіонів держави [43, с. 55-57]. У Концепції (основи державної політики) національної безпеки України до пріоритетних національних інтересів у економічній сфері віднесено лише «створення самодостатньої соціально орієнтованої ринкової економіки» .

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

Узагальнивши існуючі підходи економічних інтересів регіону, можна виділити такі їх види: виробничі, фінансові, зовнішньоекономічні, технологічні, інституційні, військово-економічні, соціально-економічні, демографо-економічні, еколого-економічні. Мета реалізації та сутність кожного виду економічних інтересів регіону полягає в підтриманні такого стану соціально-економічної системи, який характеризується збалансованістю, здатністю забезпечувати ефективне функціонування економіки регіону і економічне зростання, стійкістю до негативних ендогенних і екзогенних чинників впливу(загроз).

Негативними чинниками розвитку рівня економічної безпеки урбанізованих територій можуть бути як внутрішні, так і зовнішні загрози. Фактично, наявність загроз можна вважати індикаторами економічної безпеки, які знижують її рівень, тобто є показниками-дестимуляторами. Вони діють у протилежному напрямі від дії стимулюючих показників, які описувалися вище.

У контексті зовнішньоекономічної діяльності загалом і транскордонного співробітництва зокрема, Г. Пастернак-Таранушенко виділяє такі види загроз економічній безпеці, як економічний розбаланс, фінансова, трудова, товарна експансія,

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

сприяння вивезенню капіталів за кордон [44, с. 40-48]. Розглянемо детальніше ці види у контексті предмета нашого дослідження.

Економічний розбаланс. У кожній країні, а також між сусідніми країнами існує певний розбаланс (або асиметрія) в економічному розвитку регіонів. І це часто стає джерелом внутрішньої напруженості. Між інтересами регіонів постійно є суперечність, яка проявляється у загостренні локальних конфліктів, боротьбі за розподіл державної допомоги або зменшенні видатків на загальнодержавні потреби, одержанні пільгових кредитів, інвестицій, коштів на розвиток місцевої економіки тощо. Відомо, що інтереси регіонів лобіюють їхні представники у вищих законодавчих та виконавчих органах влади. За таких умов лобіювання посилюється, а протистояння регіонів зростає. Тоді внутрішні суперечності у державі за значимістю переважають зовнішні, країна відчуває дисбаланс. За умови зовнішньої підтримки сепаратистських настроїв (наприклад, з метою приєднання сусідніх прикордонних регіонів), це може призвести до зростання соціальної напруженості, а в максимумі – до відокремлення регіонів від держави та її руйнації.

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

Фінансова експансія реалізується шляхом захоплення фінансово-кредитної системи регіону: пасивно – наданням кредитів, активно – скуповуванням акцій найбільших банків та фірм. Перший вид дає можливість впливати без прямого керування банком або фірмою на місці. Тиск здійснюється борговими зобов'язаннями, прив'язкою економіки регіону до зовнішнього донорства і використанням цієї «звички». Активна ж експансія фактично руйнує незалежність економіки, позбавляє можливості самостійного розвитку.

Трудова економічна експансія формує залежність економіки регіону від використання робочої сили іншої країни: пасивна – повільне наповнення ринку праці робітниками-іноземцями, котрі приїжджають лише за тимчасовими заробітками, активна – наповнювання регіону іммігрантами, що переїжджають на постійне проживання. В обох випадках зацікавлена країна використовує власні ресурси й можливості для сприяння «диверсійному» потоку робочої сили. Пасивна експансія не завжди використовується для збільшення залежності регіону від іншої країни, частіше – для поліпшення стану власної економіки і соціального клімату.

Іншим видом трудової експансії може бути вивіз інтелектуальної еліти з регіону-партнера, зловживаючи

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

певними програмами освітньо-наукового транскордонного співробітництва. Втрата інтелектуальних ресурсів загрожує тривалим зниженням рівня економічної безпеки регіону у довгостроковій перспективі.

Товарна економічна експансія – захоплення внутрішніх ринків регіону товарами іншої держави, що особливо ефективно, коли відсутня альтернатива (як це відбувається із забезпеченням України енергоносіями). Вона здатна спонукати регіон, який потрапляє у залежність, до прийняття економічних і політичних рішень, що суперечать його інтересам.

Сприяння вивезенню капіталів за кордон, чим користуються найчастіше не для завдання шкоди, а з метою одержання вигоди від використання іноземних коштів для розвитку власної економіки. Для цього використовуються офшорні зони, в яких капітал уникає податків та будь-яких перевірок щодо його походження. Сенс вимивання капіталу з регіону сусідньої держави полягає передусім у погіршенні інноваційної ситуації. Другим аспектом є неможливість провести мобілізацію достатньої кількості фінансових ресурсів у разі потреби активізації виробництва імпортозамінної продукції на протигагу зовнішній товарній експансії.

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

Остаточо це призводить до зниження конкурентоспроможності регіону у порівнянні з регіонами сусідньої держави.

Узагальнивши вищесказане, відзначимо, що економічна безпека складним і багатогранним поняттям. Вона залежить від ресурсного і виробничого потенціалу; інвестиційного та матеріально-технічного забезпечення; ступеня правового захисту територіальних утворень; характеру лобіювання регіональних інтересів у вищих владних структурах; вміння формувати власну незалежну економічну політику.

Поряд з тим необхідність забезпечення економічної безпеки регіону в цілому і урбанізованої території зокрема вимагає аналізу та оцінки індикаторів економічної безпеки, які характеризують соціально-економічне становище території з позиції її економічних інтересів. Важливе значення мають порогові значення індикаторів, вихід за межі яких веде до руйнівних тенденцій в економіці та соціальній сфері.

Економічна безпека характеризується множиною показників, тому виникає проблема визначення індикаторів і ступеня їх важливості у господарській діяльності. Ця проблема може бути вирішена на основі розрахунків з використанням різних економіко-математичних методів.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

А. Степаненко та М. Герасимов пропонують алгоритм розрахунку показників (коефіцієнтів) економічної безпеки регіонів та України в цілому, який передбачає такі етапи [45, с. 39-54]:

- стандартизація показників, які характеризують економічну безпеку;
- обчислення інтегральних оцінок регіону;
- обчислення коефіцієнтів економічної безпеки окремих регіонів та України в цілому.

Стандартизація (нормування) показників економічної безпеки розраховується на основі середньоарифметичного значення показників регіону. Розглядаються m регіонів ($i=1, \dots, m$), кожний з яких характеризується n показниками ($j=1, \dots, n$), причому деякі з них можуть мати нульові значення. Нехай величина a_{ij} покаже значення j -го показника в i -му регіоні. Числа a_{ij} ($i=1, \dots, m; j=1, \dots, n$) утворюють матрицю $A=(a_{ij})$ (1.2):

$$A = \begin{pmatrix} a_{11} & a_{12} & \dots & a_{1n} \\ a_{21} & a_{22} & \dots & a_{2n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ a_{m1} & a_{m2} & \dots & a_{mn} \end{pmatrix} \quad (1.2)$$

Позначимо як Z_{ij} стандартизовані значення елементів a_{ij} матриці A (1.3):

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

$$Z_{ij} = \frac{a_{ij}}{a_j}, \quad (1.3)$$

де:

$$\bar{a}_j = \frac{1}{m} \sum_{i=1}^m a_{ij}; j=1, \dots, n. \quad (1.4)$$

Стандартизовані значення показників a_{ij} , тобто величини Z_{ij} , утворюють матрицю $Z=(Z_{ij})$, яка є аналогічною матриці A (1.5):

$$Z = \begin{pmatrix} Z_{11} & Z_{12} & \dots & Z_{1j} & \dots & Z_{1n} \\ Z_{21} & Z_{22} & \dots & Z_{2j} & \dots & Z_{2n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ Z_{i1} & Z_{i2} & \dots & Z_{ij} & \dots & Z_{in} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ Z_{m1} & Z_{m2} & \dots & Z_{mj} & \dots & Z_{mn} \end{pmatrix} \quad (1.5)$$

Інтегральні оцінки регіону розраховуються як середні арифметичні значення його стандартизованих показників (1.6):

$$Z_i^* = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n Z_{ij}, \quad (1.6)$$

де: Z_i^* – інтегральна оцінка і-го регіону.

Щоб розкрити економічне розуміння нормованих значень Z_{ij} показників регіону і їх інтегральних оцінок Z_i^* , перетворимо рівняння (1.3) у вигляді (1.7):

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

$$Z_{ij} = \frac{a_{ij}}{a_j} = \frac{a_{ij}}{\sum_{i=1}^m a_{ij}} = m \cdot \frac{a_{ij}}{\sum_{i=1}^m a_{ij}} \quad (1.7)$$

Відношення $\frac{a_{ij}}{\sum_{i=1}^m a_{ij}}$ показує питому вагу j -го показника i -го

регіону в загальній сумі цього показника по всіх регіонах.

Позначивши її через $PВ_{ij}$, маємо (1.8):

$$Z_{ij} = m \cdot PВ_{ij}; i=1, \dots, m; j=1, \dots, n \quad (1.8)$$

Числа $PВ_{ij}$ утворюють матрицю $PВ=(PВ_{ij})$, яка має такі ж розмірності, що і A та Z . Тому у матричному вигляді рівняння (1.8) можна записати як (1.9):

$$Z = m \cdot PВ \quad (1.9)$$

Таким чином, замість матриці Z можна працювати з матрицею $PВ$, що значно спрощує розрахунки.

Визначення коефіцієнтів економічної безпеки ($K_{еб}$) ґрунтується на двох передумовах:

- як еталон економічної безпеки приймається економічний об'єкт (у даному випадку регіон), який має найкращі економічні показники, і називається «верхнім полюсом» системи;

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

– $K_{еб}$ системи вираховується на основі коефіцієнтів окремих її складових об'єктів (наприклад, $K_{еб}$ країни – на основі коефіцієнтів регіонів).

Нехай Z_j^0 – значення j -го показника верхнього полюса, яке визначається за формулою (1.10):

$$Z_j^0 = \max_i \{Z_{1j}, Z_{2j}, \dots, Z_{ij}, \dots, Z_{mj}\}; j=1, \dots, n. \quad (1.10)$$

Інтегральна оцінка верхнього полюса Z_0^* обчислюється так само, як і інтегральні оцінки Z_i^* окремих регіонів (1.11):

$$Z_0^* = \frac{\sum_{j=1}^n Z_j^0}{n} \quad (1.11)$$

Коефіцієнт γ_i економічної безпеки i -го регіону визначається як (1.12):

$$\gamma_i = \frac{Z_i^*}{Z_0^*}; i=1, \dots, m. \quad (1.12)$$

Розрахунок показників економічної безпеки регіону необхідно здійснювати в контексті усіх регіонів країни, тому варто брати 27 регіонів та 8 основних індикаторів економічної безпеки, які характеризують регіони, а саме: територія, населення, фінансовий результат підприємств, інвестиції в основний капітал, обсяг промислової продукції, обсяг продукції сільського господарства, обсяг експорту та імпорту.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

Усі ці індикатори є кількісно вимірюваними показниками, і всі вони є показниками-стимуляторами. Останнє означає, що коефіцієнти економічної безпеки, які розраховувались на основі цих показників, можна розглядати як максимальні оцінки економічної безпеки, оскільки урахування показників-дестимуляторів знижує рівень економічної безпеки. В якості показників-дестимуляторів доцільно розглядати кількість безробітних, кількість злочинів (в тому числі економічного характеру), обсяги промислових токсичних відходів як дестабілізуючий чинник екологічно-техногенної безпеки, обсяги кредиторської заборгованості як загрозу фінансовій безпеці і кількість потерпілих від травматизму, пов'язаного з виробництвом. Необхідно зазначити, що стан економічної безпеки регіону не є постійним, він може бути змінним у часовому періоді. Показники економічної безпеки саме і визначають місце і напрям таких змін.

Теоретично, методи оцінки економічної безпеки регіону можна адаптувати до оцінки економічної безпеки урбанізованих територій, зокрема міст.

У структурі національної безпеки особливе місце займає економічна складова. Це обумовлено тим, що всі види безпеки

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

так чи інакше не можуть бути на достатньому рівні реалізовані без економічного забезпечення.

Економічна безпека урбанізованої території - це комплекс заходів, спрямованих на сталий збалансований розвиток і вдосконалення економічного та соціального комплексів урбанізованої території, запобігання виникненню умов, які призводять до обмеження його економічних інтересів та деградації соціальної сфери, що обов'язково передбачає наявність механізму протидії зовнішнім і внутрішнім загрозам.

Головна стратегічна мета забезпечення економічної безпеки українських міст на нинішньому етапі полягає у відновленні економічного зростання їх промислового виробництва і сфери послуг, відродженні науково-технічного потенціалу, що має сприяти збільшенню доходів міських та державного бюджетів, зниженню безробіття, створенню сприятливих умов для життя і розвитку особистості, підвищенню соціальної захищеності.

У внутрішній структурі економічної безпеки урбанізованої території можна виділити три найважливіших блоки:

I. Економічна незалежність, що має відносний характер, оскільки економічно та політично урбанізованої території залежать від центра і взаємопов'язані з економіками багатьох інших міст України. У цих умовах економічна незалежність

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

радше означає можливість контролю з боку міської влади за місцевими ресурсами (у рамках наданих центром повноважень); досягнення такого рівня виробництва, ефективності та якості продукції, який забезпечує її конкурентоздатність і дозволяє на рівноправній основі брати участь у міжрегіональній та міжнародній торгівлі, коопераційних зв'язках і обміні науково-технічними досягненнями.

II. Стабільність і сталість міської економіки, що передбачають захист усіх форм власності; створення надійних умов і гарантій для підприємницької активності; стримування факторів, здатних дестабілізувати ситуацію (боротьба з кримінальними структурами в економіці, недопущення серйозних розривів у розподілі доходів, що погрожують викликати соціальні потрясіння, тощо).

III. Здатність до саморозвитку і прогресу - створення сприятливого клімату для інвестицій та інновацій, постійна модернізація виробництва, підвищення професійного, освітнього і культурного рівня працівників тощо.

Внаслідок виникнення зовнішніх або внутрішніх загроз урбанізованої території у процесі свого розвитку можуть зазнати кризи, тобто ситуації переломного характеру. Тому розробка програми економічної безпеки урбанізованої

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

території має спиратися на чітке усвідомлення сучасних загроз, що бувають досить різноманітними і різного ступеня гостроти. Серед найбільш серйозних з них можна виділити такі: наростаючий спад виробництва; руйнування науково-технічного потенціалу; деіндустріалізація економіки; небезпека втратити продовольчу незалежність; зростання безробіття й ослаблення трудової мотивації; збільшення зовнішнього та внутрішнього боргу; криміналізація економіки; посилення майнової диференціації населення і підвищення рівня бідності; зростання дефіциту міського бюджету.

У комплексі заходів, що формують систему економічної безпеки урбанізованої території, вирішальне значення належить запобіганню загроз, що зароджуються.

З позицій економічної безпеки важливо оцінювати і прогнозувати вплив усіх очікуваних загроз, а також економічних та неекономічних впливів на їх перебіг, а головне - виявляти можливість різкого катастрофічного спаду і критичного порога. Одночасно з прогнозно-аналітичним виникає й зворотне завдання, що полягає в розробці та реалізації системи заходів, спрямованих на недопущення настання кризи і подолання критичного порога.

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

Проблема економічної безпеки урбанізованої території лежить на перетині з іншими сферами безпеки - суспільною, екологічною, інформаційною, тому її необхідно розглядати в комплексі з ними. Особливо чітко цей перетин проглядається в умовах надзвичайних ситуацій. Вони, хоч і різноманітні, але мають якісно схожі економічні наслідки, що можуть бути описані такими поняттями, як «вибуття ресурсів», «дезорганізація виробництва», «зміна цілей і завдань управління економічними процесами», «прямі збитки», «недоотримання прибутку», тощо.

Надзвичайні ситуації в економічній системі часто викликаються і суто економічними або політичними факторами, наприклад рішеннями органів державного управління. Своєрідність ситуації полягає в тому, що, здавалося б, порівняно незначний їх вплив здатний ініціювати ланцюг глибоких змін в економічній системі і часто-густо з непередбачуваними, а іноді й катастрофічними наслідками. Це вимагає експертизи прийнятих рішень на предмет їх економічної безпеки.

Аналізуючи проблематику економічної безпеки урбанізованої території в тісному зв'язку з функціонуванням економіки в умовах надзвичайних ситуацій, можна виділити таку

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

категорію, як «компенсаційний потенціал». Компенсаційний потенціал характеризує загальну здатність економіки урбанізованої території запобігати критичним ситуаціям, долати їх, відновлювати стабільність і сталість процесів соціального та економічного розвитку в разі їх порушення в тому або тому секторі господарства чи районі урбанізованої території. Компенсаційний потенціал містить матеріальні запаси і резерви виробничого та невиробничого характеру, спеціальні запаси і резерви, що мають відповідне територіальне розміщення, адекватні додаткові транспортні можливості для доставки матеріальних ресурсів у місця локалізації критичних ситуацій, резервні потужності, особливо в енергетичних галузях, технічні засоби для проведення великих відбудовних робіт, резервні можливості для надання соціальної допомоги й адаптації населення, фінансові (у т. ч. валютні) резерви, системи страхування, механізми міжрегіональної, державної і міжнародної підтримки, благодійні фонди, мобільні системи охорони здоров'я з компенсаційними функціями, можливість швидкої перепідготовки кадрів.

Процес зміни стану економічної безпеки урбанізованої території являє собою послідовність різних видів діяльності, спрямовану на підвищення рівня безпеки за рахунок

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

використання внутрішніх ресурсів урбанізованої території та ресурсів, доступних в умовах міжнародного співробітництва. Процесний підхід до забезпечення економічної безпеки урбанізованої території передбачає якісні зміни в усіх ресурсних складниках структури процесу (виробництва продукції і послуг, інвестування і фінансування, розробки і впровадження інновацій, зовнішньої торгівлі, державного управління), що впливають на економічний розвиток і стан безпеки. Відповідно, незадовільний стан, погіршення чи недосягнення необхідного рівня розвитку окремих складників соціально-економічної системи унеможливають виконання стратегічних завдань і досягнення мети зміцнення економічної безпеки урбанізованої території .

При дослідженні економічної безпеки урбанізованої території як процесу забезпечення його стійкого розвитку в умовах поглиблення інтеграції важливо обрати такі алгоритми оцінки стану території, які дозволять виявити і максимально врахувати як позитивний, так і негативний вплив чинників на зміну рівня окремих складових безпеки. В науковій літературі переважно виокремлення складових або видів економічної безпеки відбувається за факторними умовами розвитку території.

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

О. Власюк визначає економічну безпеку як соціальне явище і складову частину безпеки національної, що характеризується поліструктурністю: міжнародна безпека (глобальна та регіональна); національна (державна та недержавна); корпоративна (підприємства, фірми, корпорації тощо); особиста (фізичних та юридичних осіб) [46].

Враховуючи згаданий поліструктурний характер, виокремимо місце безпеки урбанізованих територій в структурі національної безпеки (рис. 1.6).

Місце безпеки урбанізованих територій знаходиться на перетині двох вимірів національної безпеки – територіального та функціонального. Відповідно до Закону України «Про основи національної безпеки України» [47] національна безпека потребує захисту в таких сферах, як політична, економічна, соціальна, воєнна, екологічна, науково-технологічна, інформаційна.

Разом з тим існують територіальні рівні національної безпеки: державний, регіональний та місцевий. Місцевий рівень включає сільський, селищний та міський субрівні. Оскільки в Україні урбанізовані території охоплюють міста, селища міського типу та приміські зони, то територіальний вимір безпеки урбанізованих територій охоплює міський та

Розділ 1. Теоретико-методологічні засади дослідження економічної безпеки урбанізованих територій

селищний субрівні, а також ту невелику частину сільського рівня, яка співпадає із приміськими зонами та тими селами, що підпорядковуються міським адміністраціям.

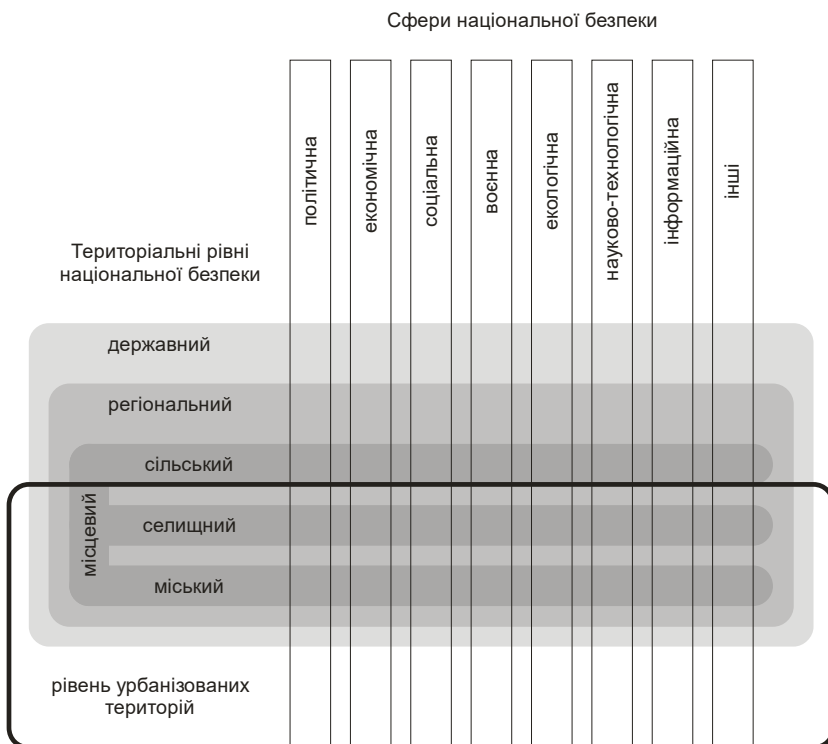


Рис. 1.6. Місце безпеки урбанізованих територій в структурі національної безпеки

Складено автором

1.2. Еволюція теоретико-методологічних підходів до визначення сутності та стратегічних пріоритетів формування економічної безпеки урбанізованих територій

Функціональний вимір (сфери безпеки) забезпечення безпеки урбанізованих територій містить сукупність горизонтальних зв'язків, а територіальний вимір відображає вертикальні зв'язки.

Отже, економічна безпека урбанізованої території повинна розглядатися як послідовна зміна станів економічної системи урбанізованої території, що характеризують його здатність протистояти внутрішнім і зовнішнім дестабілізуючим чинникам з метою забезпечення реалізації інтересів урбанізованої території на основі ефективного використання конкурентних переваг. Відповідно, якщо статична складова економічної безпеки урбанізованої території відображає рівень безпеки системи в певний момент часу, то динамічна компонента – темпи підвищення (зниження) рівня економічної безпеки, що визначаються на основі співвідношення показників економічного розвитку і критеріїв безпеки.

Розділ 2 Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

Соціально-економічні зміни на урбанізованих територіях формують тенденції під впливом низки чинників екзогенного та ендегенного характеру, частина з яких становлять загрозу економічній безпеці держави. Саме тому важливим є окреслення основних тенденцій урбанізації в Україні на тлі глобалізації, а також в контексті визначення загроз урбанізації для сталого розвитку та економічної безпеки держави.

Вплив глобалізації на показники урбанізації обумовлює надзвичайно важлива відмінність між нинішніми тенденціями і тенденціями минулого. Міста пожинають більшість благ, принесених глобалізацією та поступовою інтеграцією економік країн світу. Люди прямують туди, де є робочі місця, які, своєю чергою, з'являються там, де здійснюються капіталовкладення і економічна діяльність. І те, і інше все

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

частіше концентрується в містах, великих і малих, або навколо них.

Однак далеко не всі міста створюють достатню кількість робочих місць, що дозволяє задовольнити потреби їх мешканців, число яких все збільшується. Більш того, не всі сегменти населення в рівній мірі користуються благами урбанізації; вони не доходять до тих, хто традиційно знаходиться в соціальній та економічній ізоляції, - наприклад, мігрантів.

Урбанізація є складним комплексним явищем, виміряти яке за допомогою одного показника практично неможливо. Урбанізація розглядається вченими і громадською думкою як, загалом, позитивна тенденція розвитку світу, як об'єктивний процес, пов'язаний із забезпеченням для все більшого числа жителів планети умов для більш зручного та комфортного життя, для більш повного розвитку здібностей, для більш безпечного і здорового життя. Б. Кохен [48] аргументує, що за останні 20 років багато урбанізованих територій зазнали різкого розширення в результаті швидкого зростання населення, а також під впливом економічних перетворень, спричинених поєднанням швидких технологічних і політичних

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

змін. Андерсен Н. [49; с. 3] пов'язує урбанізацію передусім із якісною зміною стилю життя осіб у місті та приміських зонах.

Звичайно, урбанізацію супроводжують не тільки позитивні зміни в житті людей, але і негативні. Можна довго перераховувати ті негативні чинники, які сьогодні пов'язують із неконтрольованою урбанізацією. Це і забруднення навколишнього середовища, перенаселеність і пов'язане з нею виникнення «кварталів бідних» у містах-мегаполісах, підвищена злочинність і багато інших небажаних явищ. Проте, урбанізація багатьма науковцями (Еденсон Т., Марк Дж. [50]) вважається в цілому прогресивним явищем.

Берг В., Древетт Р., Клаассен Л. [51; с. 15], досліджуючи природу та наслідки урбанізації в Європі, дійшли висновку, що для майбутнього стратегічного планування розвитку урбанізованих територій країни необхідно дати відповідь на два запитання:

1) які фактори спонукали до тенденцій розвитку в минулому, і яка була вага кожного фактора;

2) які тенденції можуть повторитися чи продовжитися в майбутньому за умов існування тих же чинників. Саме тому важливо виокремлювати ключові тенденції процесу

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

урбанізації з врахуванням контексту сучасних економічних та суспільно-політичних умов.

Як і в глобальному масштабі, в Україні спостерігається стала тенденція до зростання частки міського населення (рис. 2.1, Додаток А).

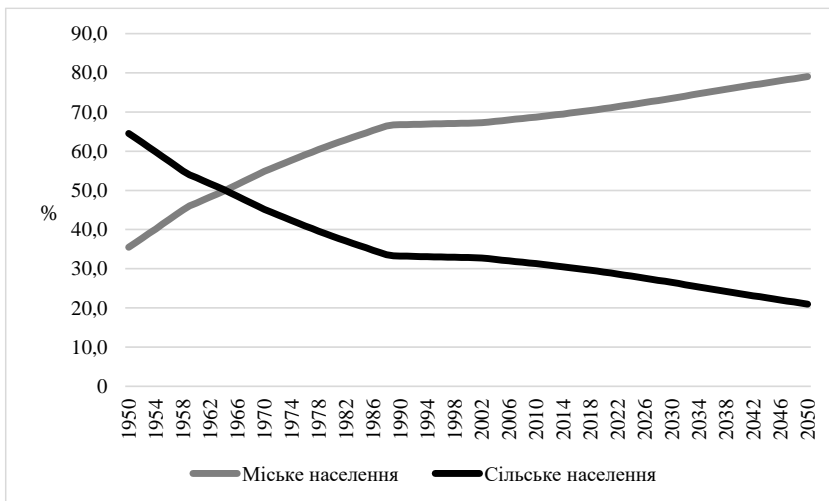


Рис. 2.1. Динаміка частки міського та сільського населення України, 1950 – 2050 рр. (2018 – 2050 рр. – прогноз)

Побудовано за: [52]

У 1965 р. показник урбанізації України перетнув межу 50 %. Це значно раніше, ніж загалом у світі. У світовому вимірі урбанізація пододала 50 % рубікон у 2007 р. Хоча

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

зростання кількості міського населення відбувається повільніше, ніж у країнах Європи. Адже у Європі вже у 1950 р. рівень урбанізації становив 51,5 %. Це відставання України від Європи поступово скорочується. Так, за прогнозами ООН в 2050 р. частка міського населення України сягне 79,0 %, а в Європі – 82,0 %.

До визначальних тенденції урбанізації відноситься затихання темпів приросту міського населення (рис. 2.2). Чим більшим є рівень урбанізації, тим повільніше відбувається наступний процес поширення міських форм розселення. У минулому столітті вищі темпи приросту міського населення спостерігалися у повоєнні роки, в часи відновлення економіки і розбудови промислових центрів. (50-ті роки ХХ ст.). У наступні десятиліття ці темпи планомірно знижувалися як об'єктивне явище на тлі збільшення масштабів урбанізації.

У цьому аспекті тенденція зниження темпу приросту міського населення в Україні подібна до аналогічної тенденції в Європі, лише з відчутнішою амплітудою затихання. Прогнозується, що впродовж наступних десятиліть темп приросту міського населення в Україні збереже від'ємне значення і в 2045-2050 рр. становитиме -0,5 % (рис. 2.2). Ймовірно, що ця тенденція супроводжуватиметься загрозами

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

старіння населення, драматичного скорочення економічно активного населення та погіршення показників демографічного навантаження.

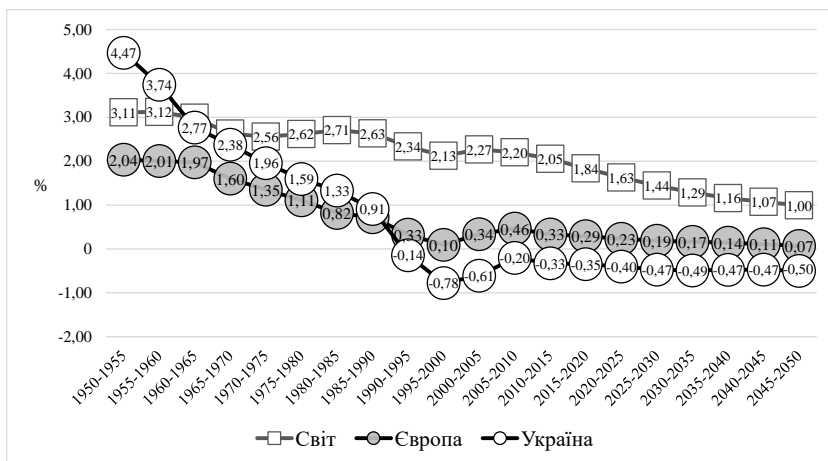


Рис. 2.2. Динаміка темпів приросту міського населення, 1950 – 2050 рр. (2020 – 2050 рр. – прогноз)

Побудовано за: [52]

Важливо зазначити, що урбанізаційні процеси чутливі до економічних шоків. Так, світова економічна криза 1997-1998 рр. призвела до значного безробіття у багатьох країнах світу, особливо у міста, що негативно відобразилося на темпах приросту міського населення. В Україні цей період відбулася масштабна хвиля еміграції, що розпочалася в 90-х роках ХХ ст. Це поглибило демографічну кризу і відобразилося у

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

скороченні кількості населення країни загалом та кількості міського населення зокрема (рис. 2.3).

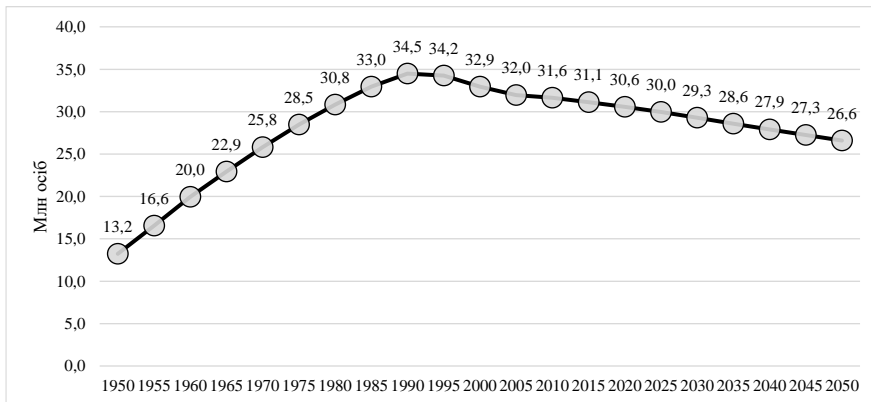


Рис. 2.3. Динаміка кількості міського населення в Україні, 1950 – 2050 рр. (2020 – 2050 рр. – прогноз)

Побудовано за: [52]

До сьогодні збереглася тенденція скорочення, а не приросту міського населення в Україні. За попередніми оцінками така ситуація буде спостерігатися і в наступні кілька десятиліття. Якщо у 2015 р. в містах України проживало 31,1 млн осіб, то до 2050 р. цей показник прогнозовано скоротиться до 26,6 млн осіб. Звісно, ці зміни відбуватимуться на тлі тенденції до скорочення загальної чисельності населення України.

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

60 % міського населення України, як і раніше, проживає в населених пунктах, де налічується менше 300 тис. осіб (Додаток Б, В). Як показано на рис. 2.4, протягом останніх десятиліть в менш великих містах незмінно проживало більше половини від загального числа городян країни. Більш того, передбачається, що в період 2015 – 2030 років на їх частку припадатиме майже половина приросту міського населення, і кількість таких міст зросте (Додаток Д).

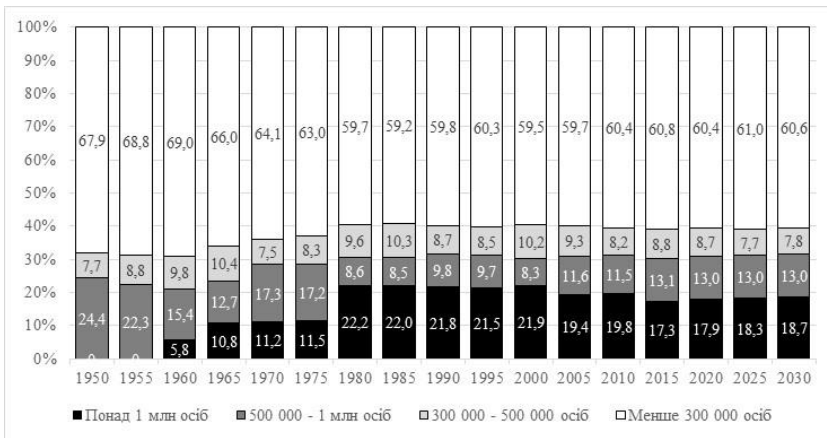


Рис. 2.4. Динаміка розподілу міського населення України за розміром населених пунктів, 1950 – 2030 рр. (2020 – 2030 рр. – прогноз)

Побудовано за: [5252]

З цієї діаграми також видно, що з часом «шматок» більших міст в «міському пирозі» буде повільно збільшуватися, проте в

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

найближчому майбутньому домінуючу роль в цьому плані будуть грати менш великі міста.

Той факт, що на частку менш великих міст буде, як і раніше, доводиться досить значна частка міського населення, викликає як позитивну реакцію, так і стурбованість. Позитивний момент полягає в тому, що вживати необхідних заходів, в принципі, легше в менш великих містах. Наприклад, вони зазвичай проявляють більшу гнучкість, коли мова йде про розширення їх території, залучення інвесторів та прийнятті відповідних рішень.

Стурбованість ж викликає те, що в менш великих містах зазвичай є більше невирішених проблем і менше людських, фінансових і технічних ресурсів. У менш великих містах, особливо в тих, де проживає менше 100000 осіб, помітно гостріше постають проблеми житла, транспорту, забезпечення жителів водопровідною водою і видалення відходів, а також проблеми з наданням інших послуг.

Менш великим містам може принести користь загальносвітова тенденція до політичної та адміністративної децентралізації, в рамках якої національні уряди передають місцевим органам управління частину своїх владних повноважень і функцій зі збору надходжень. Теоретично це

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

відкриває для кожного місцевого органу влади можливість в плані використання своїх унікальних переваг з метою залучення інвестицій та активізації економічної діяльності. Глобалізація, яка все частіше «визначає», де матиме місце економічне зростання, може сприяти цьому процесу, оскільки менш нагальною стає необхідність концентрації певних видів економічної діяльності.

Багато малих міст поки що не можуть скористатися вигодами такої децентралізації. Проте через вдосконалення управління, отримання більш адекватної інформації та підвищення ефективності залучення ресурсів місцевих органів управління, використовуючи внутрішню притаманну їм гнучкість, завдяки децентралізації вони можуть нарощувати потенціал, необхідний їм для вирішення проблем, що породжуються зростанням міст.

Однією з ключових тенденцій сучасної урбанізації є укрупнення міст, посилення концентрації населення на урбанізованих територіях, що спричиняє розростання міських агломерацій. П'ятнадцять найбільших міських агломерацій України становлять понад 39 % усього міського населення країни (табл. 2.1, Додаток Е).

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Таблиця 2.1

Динаміка частки міського населення, що проживає в найбільших міських агломераціях України, 1960 – 2015 рр.

Міська агломерація	1960 р.	1970 р.	1980 р.	1990 р.	2000 р.	2010 р.	2015 р.
Київ	5,8	6,4	7,1	7,5	7,9	8,9	9,5
Харків	4,9	4,8	4,8	4,6	4,5	4,6	4,6
Одеса	3,5	3,5	3,4	3,2	3,1	3,2	3,2
Дніпропетровськ	3,4	3,4	3,5	3,4	3,3	3,2	3,1
Донецьк	3,6	3,4	3,4	3,2	3,1	3,1	3,0
Запоріжжя	2,3	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5	2,4
Львів	2,1	2,2	2,2	2,3	2,2	2,3	2,4
Кривий Ріг	2,0	2,2	2,1	2,0	2,0	2,1	2,2
Миколаїв	1,2	1,3	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6
Маріуполь	1,5	1,8	1,6	1,5	1,5	1,5	1,4
Луганськ	1,4	1,5	1,5	1,4	1,4	1,4	1,3
Вінниця	0,7	0,8	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2
Севастополь	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1
Сімферополь	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1
Макіївка	1,8	1,5	1,4	1,2	1,2	1,1	1,1
Разом	36,0	37,3	38,2	37,3	37,6	38,6	39,2

Побудовано за: [52]

Особливим динамізмом характеризується розвиток м. Києва: з 1960 р. по 2015 р. його частка у міському населенні України зростає з 5,8 % до 9,5 %. Паралельно із цим спостерігається концентрація виробництва у великих містах на

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

тлі уповільненого розвитку більшості середніх та малих міст з малорозвиненим промисловим сектором, неконкурентним ринком послуг. Відтак, для великих міст зростають загрози екологічного характеру, а для малих та середніх міст притаманною є слабкість економічної складової сталого розвитку.

Імпульси до розвитку (інтелектуальні, виробничі, соціальні) завжди поширюються з місць найвищої концентрації людських ресурсів. Аналіз світової практики урбанізації показує, що такі центри формуються там, де середня щільність складає 350 осіб на 1 км². Малозаселені території не можуть продукувати такі імпульси і водночас не можуть стати надійним ринком збуту товарів і послуг. В Україні найбільша густина населення притаманна для м. Києва – 7,2 тис. осіб на 1 км² (рис. 2.5).

Теоретично, розвиток агломерацій пов'язаний, перш за все, з економічними вигодами – так званою агломераційною економією витрат внаслідок об'єднання різних видів діяльності в одному місці, відмовою від дублювання функції на територіях членів агломерацій (міських районів, приміських зон). Економічний вигравш від зростання площі і чисельності населення міста дає ефект лише до певних меж – до тих пір,

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

поки транспортні витрати на перевезення товарів, сировини і пасажирів будуть вигідні при даних витратах виробництва і не призводитимуть до зниження якості середовища.

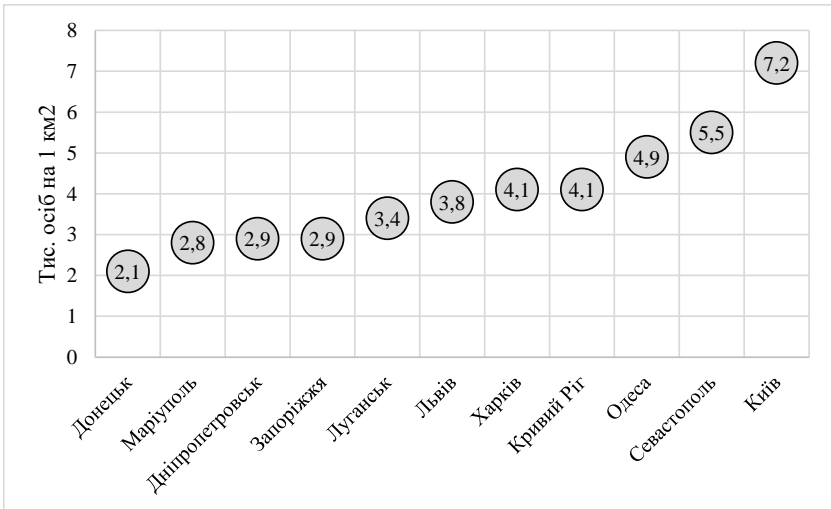


Рис. 2.5. Щільність населення в найбільших міських агломераціях України, 2016 р.

Побудовано за: [52]

Агломерація потребує планування і бюджетування соціальної, транспортної, екологічної, інженерної інфраструктур, виходячи із загальних потреб, що дозволяє оптимізувати землекористування, визначити нові території для розвитку (розміщення місць проживання і ведення бізнесу), виключити дублювання.

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

В Україні агломерації стали переважно результатом стихійного росту міст, що поглинали сукупність поселень-супутників. Саме такі агломерації дослідник Мішель Руже назвав «раковою формою містобудівних утворень». В Україні відсутня практика чіткого планування розвитку міст та прилеглих до них територій, що створює інституційні перешкоди для здійснення інтегрованого сталого розвитку та економічної безпеки урбанізованих територій. Так, багато міст України не мають чітко визначених (затверджених) меж їх територій. Внаслідок цього новозбудовані житлові масиви великих міст досить часто опиняються не у міській, а у районній адміністративній приналежності (що обумовлює конфліктні ситуації, спричиняє складнощі із залученням інвесторів). При плануванні розвитку міст, як правило, не враховується ресурсний (у т.ч. земельний) потенціал прилеглих територій; у генеральних планах розвитку міст, зазвичай, немає чіткого розуміння (та стратегічного бачення перспектив) використання земельних ресурсів та ресурсного потенціалу прилеглих до міст територій. Міста цілеспрямовано не використовують ресурсний потенціал прилеглих приміських поселень (у т.ч. сільських територій навколо міст) у межах інтегрованого підходу до сталого розвитку

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

урбанізованих територій. Отже, розвиток міст та урбанізованих територій в Україні, здебільшого, відбувається стихійно.

Обмеженість доступу громадськості до генеральних планів міст, наявність у них невідповідностей потребам громад призводять до здійснення забудови з порушенням базових положень генеральних планів, а також із порушенням будівельних, санітарно-гігієнічних, екологічних, протипожежних норм. Найбільш поширеними наслідками цієї проблеми є вирубування парків, забудова внутрішньодворової території, блокування протипожежних виїздів, знищення зливних водостоків, швидка руйнація старих житлових будинків (у т.ч. тих, що мають історичну цінність) під впливом робіт із будівництва нових сучасних житлових об'єктів (як правило – багатоповерхівок), пошкодження пам'яток історії та архітектури, спотворення традиційних ландшафтів тощо.

Згідно дослідження, проведеного Східноукраїнським центром громадських ініціатив, у абсолютній більшості міських населених пунктів України генеральні плани є недоступними для громадськості. Доступ до генеральних планів обмежено насамперед грифом «Для службового користування», меншою мірою – грифом «таємно».

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

Зафіксовані численні випадки, коли органи місцевого самоврядування не надають доступу до генеральних планів без пояснення причин, або, посиляючись на підстави, які відсутні в українському законодавстві [53].

Генеральні плани багатьох міст є застарілими і потребують коригування. Оновлення генеральних планів міст визначить потреби в територіях для забудови та іншого використання; у зміні меж населеного пункту, черговість і пріоритетність забудови та іншого використання територій; визначить межі функціональних зон, пріоритетні та допустимі види використання і забудови територій.

Неконтрольований розвиток міських агломерацій, що не супроводжувався відповідними заходами регіональної політики, спричинив низку негативних наслідків та ризиків для економічної безпеки держави, серед яких:

- погіршення екологічної ситуації внаслідок збільшення інтенсивності транспортних потоків, зростання обсягів промислових забруднень, неналежного поводження з твердими побутовими відходами;
- зростання витрат на побудову дорожньо-транспортних мереж, а також затрат на утримання транспортної інфраструктури;

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

– посилення нерівномірності розподілу податкової бази на території агломерації, і як наслідок, значне збільшення розриву в доходах між адміністративними одиницями, які знаходяться в центрі та на периферії агломерації.

Отже, визначальними тенденціями урбанізації в Україні є: динамічне зростання рівня урбанізації на фоні загального скорочення кількості населення країни, у тому числі міського; зосередження основної маси міського населення у містах з чисельністю до 300 тис. осіб; укрупнення міст, посилення концентрації населення на урбанізованих територіях, що спричиняє розростання міських агломерацій; стихійний розвиток агломерацій в умовах відсутності продуманого генерального планування міського простору та урбанізованих територій.

Урбанізація здатна зробити міста більш процвітаючими, а країну більш розвиненою і заможною, однак часто міста виявляються абсолютно невідповідними до виникнення просторових, демографічних та екологічних проблем, пов'язаних з урбанізацією. В цілому тенденції урбанізації в Україні формувалися на фоні загострення проблем та загроз економічній безпеці урбанізованих територій.

2.1. Урбанізаційні тенденції в Україні в контексті загроз економічній безпеці

В екологічному аспекті: через поєднання таких факторів, як антропогенне навантаження, значну залежність від використання приватних легкових автомобілів і наявність величезних прилеглих до міст районів, що поглинаючих ресурси і в багатьох випадках зазіхають на заповідні природні території – в основному в інтересах приватного сектора, а не громадянського суспільства.

У соціальному аспекті: в зв'язку з формами міського розвитку, що приводять до нерівномірного накопичення багатств. Містам стає все складніше забезпечувати інтеграцію внутрішньо переміщених осіб і обмін людськими, соціальними, культурними та інтелектуальними активами, включаючи культурну спадщину і антропогенне середовище, що призводить до просторової фрагментації за ознаками етнічної приналежності, доходів або за іншими соціальними рисами.

В економічному плані: через поширення безробіття і неповної зайнятості, існування різних форм нестабільних і низькооплачуваних робочих місць, що призводить до додаткових економічних обмежень, нерівного доступу до основних послуг і зниження якості життя для багатьох людей.

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

Стрімкий розвиток урбанізаційних процесів у світі та в Україні формує передумови для перетворення міст у точки економічного зростання і підвищення конкурентоспроможності, але разом з тим урбанізовані території часто стають центрами концентрації значних соціально-економічних проблем, які створюють перешкоди для безпечного людського розвитку. Зростання кількості населення в містах зумовлює виникнення нових потреб в товарах та послугах, інфраструктурі, зайнятості, а отже формує нові виклики, ризики та загрози для економічної безпеки держави, регіонів та міст. Для щільно населених міст необхідним є формування ефективної міської інфраструктури, що передбачає створення надійної системи життєзабезпечення, якісної системи видалення та переробки промислових та побутових відходів, забезпечення безперебійного функціонування транспортної мережі.

Оскільки високорозвинена інфраструктура має суттєве значення для ефективного функціонування економіки, показники якості інфраструктури розглядаються при оцінці

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

рівня конкурентоспроможності, економічної безпеки держав, регіонів і міст. Наприклад, Всесвітній економічний форум щорічно розробляє індекс глобальної конкурентоспроможності [54], до складу якого входить оцінка якості інфраструктури. Так, динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної конкурентоспроможності) ілюструє досягнення позитивних результатів у вдосконаленні транспортних, телекомунікаційних мереж, хоча рівень цього показника досить низький (рис. 2.6).

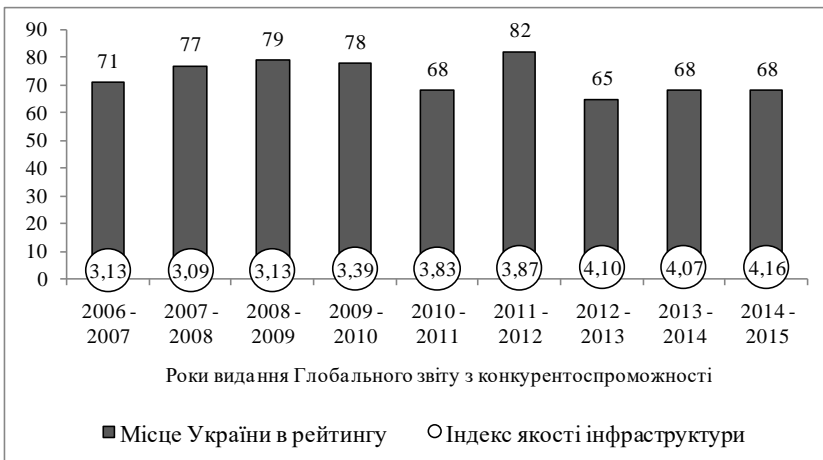


Рис. 2.6. Динаміка індексу якості інфраструктури України (складника індексу глобальної конкурентоспроможності), 2006-2015 рр.

Побудовано за: [54]

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Взаємозв'язки між рівнем розвитку інфраструктури міст та їх економічною безпекою демонструють дослідження іноземних науковців. Група аналітиків «Intelligence Unit» журналу «The Economist», формуючи індекс безпечних міст світу, розглядає безпеку міської інфраструктури як одну з чотирьох категорій безпеки урбанізованого середовища (решта категорій – інформаційна безпека, безпека здоров'я, безпека особи) [55]. За цією методикою у 2015 р. найбільш безпечну інфраструктуру мають міста Цюрих, Мельбурн та Сідней.

Останні дослідження перспектив розвитку міст в умовах інтенсифікації процесів урбанізації та глобалізації містять ґрунтовну аргументацію важливості міської інфраструктури для безпеки населення та стабільного функціонування урбанізованих територій. Ця теза відображена у популяризації концепції «зеленої» міської інфраструктури [56], яка спрямована на мінімізацію екологічних ризиків, та реалізації моделі «розумного міста». Наприклад, європейська модель «Розумного міста» містить такі ключові елементи, як розумна економіка, розумна мобільність, розумне довкілля, розумні люди, розумне життя та розумне врядування [57]. Для реалізації цієї моделі в ЄС створена Європейська ініціатива «Розумного міста», де пріоритетними напрямами визначено:

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

розвиток «розумного» житлового будівництва (із застосуванням новітніх енергозберігаючих технологій), модернізація енергетичних мереж, розбудова транспортної інфраструктури. До цієї ініціативи залучено понад 4500 міст [58].

Зважаючи на важливість стану міської інфраструктури для забезпечення сталого розвитку міст, особливо в умовах урбанізації, доцільним є виявлення труднощів, пов'язаних з нагромадженням хронічних соціальних, економічних та екологічних проблем, які суттєво впливають на якість та безпеку життя людей у містах України.

Вищий рівень розвитку інфраструктури характерний, переважно, для більш урбанізованих регіонів України (рис. 2.7). Практика показує, що майже всі основні елементи індустріально-інноваційної економіки зосереджені на урбанізованих територіях. У містах концентрується основна маса капіталу і керівні структури. Переважна частина сучасної економіки просторово розміщена в містах. Отже, урбанізація сприяє прискоренню економічного зростання, оскільки в місті продуктивність вища, ніж у сільській місцевості. Таким чином, виявляється логічний взаємозв'язок – для забезпечення позитивного впливу урбанізації в умовах прискореної модернізації країни необхідна ефективна міська інфраструктура.

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів



Рис. 2.7. Рівень урбанізації та індекс якості інфраструктури регіонів України, станом на 01.01.2014 р.

Побудовано за: [59; 60]

Разом з тим, сповільнені темпи розвитку елементів міської інфраструктури, що не відповідають динаміці чисельності населення, суб'єктів господарської діяльності і зростанню їхніх потреб, зумовлюють низку ризиків для економічної безпеки міст. Найбільш загрозливими є недоліки і проблеми функціонування житлово-комунальної, дорожньо-транспортної та еколого-техногенної інфраструктури.

Належні житлові умови є головним критерієм якості житлово-комунальної інфраструктури міста. Саме тому для формування комфортності життєвого простору міста поряд із політикою соціально-економічного розвитку та просторового

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

планування необхідним є забезпечення доступного житла для населення. Якісне та доступне житло є одним із ключових факторів підвищення привабливості міст для постійного проживання.

Протягом 2000-2013 рр. в українських містах спостерігалася позитивна динаміка забезпеченості населення житлом (рис. 2.8). Зниження цього показника у 2014-2015 рр. передусім пов'язане із виключенням зі статистичного обліку тимчасово окупованих територій та зони проведення антитерористичної операції. Однак, навіть максимальний рівень забезпеченості міського населення житлом (22,3 м² на особу) у 2012-2013 рр. є значно, подекуди вдвічі, нижчим, ніж у країнах ЄС. Незабезпеченість громадян житлом погіршує якість життя окремих прошарків населення, створюючи ризики соціальної напруги.

Понад 50 % житлового фонду міст України побудовано в період 1960 –1990 рр., коли вимоги щодо енергозбереження, енергоефективності та теплоізоляції були нечітко окреслені. Це зумовило виникнення ризику високої енергоємності експлуатації та теплозабезпечення житла, який супроводжується значними фінансовими затратами, що особливо відчутно в період глибокої економічної та енергетичної кризи держави.

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

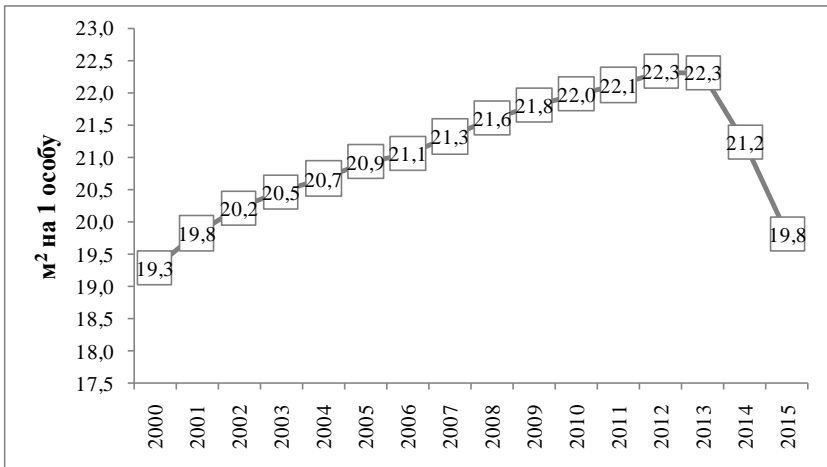


Рис. 2.8. Динаміка забезпеченості міського населення житлом в Україні, 2000-2015 рр.

Побудовано за: [61]

Хронічне недофінансування капітального ремонту житлового фонду та, як наслідок, значне погіршення технічного стану інженерного обладнання, окремих конструктивних елементів будівель, спричиняють наявність ветхого та аварійного житла. В містах України кількість житлових будинків, що входять до складу аварійного житлового фонду, налічує понад 80,0 тис. одиниць, ветхого – 15,0 тис. одиниць. У 2014 р. у будинках аварійного та ветхого житлового фонду проживали 96 тис. осіб (рис. 2.9).

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

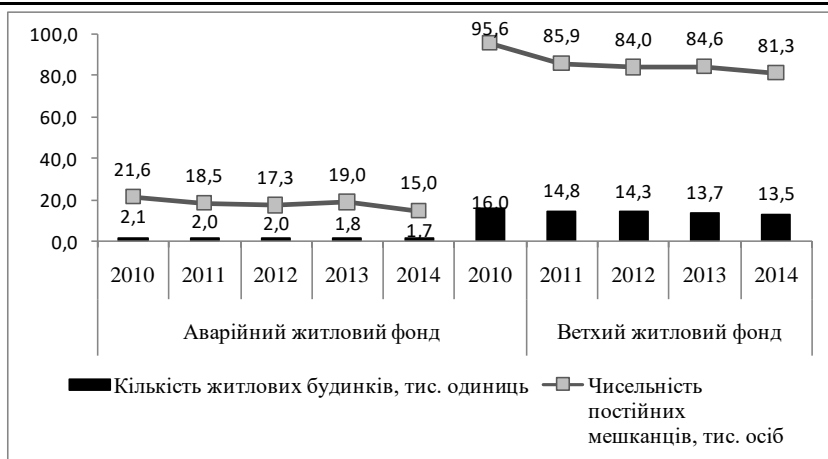


Рис. 2.9. Динаміка показників аварійного та ветхого житлового фонду в містах України, 2010-2014 рр.

Побудовано за: [61]

Сумарно площа ветхого та аварійного житлового фонду в українських містах становить 2,8 млн м² – понад третину нинішніх річних обсягів будівництва в міських поселеннях.

Суттєві незручності в побуті створює відсутність належного благоустрою в квартирах. У міських поселеннях України необладнані водопроводом 23,0 % квартир, гарячим водопостачання – 36,6 %, каналізацією – 25,8 %, опаленням – 21,4 % (рис. 2.10). Значна частина необладнаних помешкань знаходиться у застарілих будівлях та гуртожитках.

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

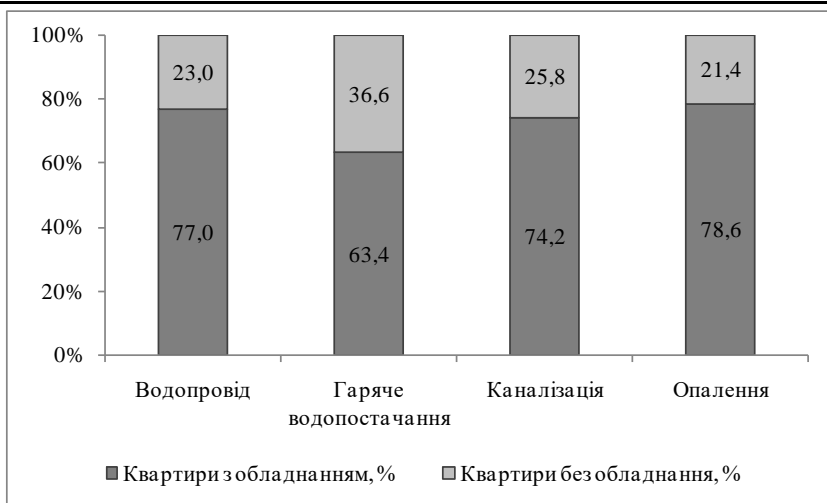


Рис. 2.10. Обладнання квартир в міських поселеннях України, станом на 01.01.2015 р.

Побудовано за: [61]

Низка житлових будинків з вищим рівнем благоустрою, у яких наявні водопровід та каналізація, зазнають аварійних ризиків. Адже технічний стан об'єктів системи водопостачання визначається високим ступенем зношеності: у 2014 р. із загальної протяжності водопровідних мереж в аварійному стані знаходилося 38,2 %. Найбільша питома вага ветхих та аварійних водопровідних мереж від загальної їх протяжності в областях: Луганській – 63,4 %, Донецькій – 48,4 %, Львівській – 45,2 %, Дніпропетровській – 44,0 %.

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

У 2014 р. на території України кількість міст, обладнаних каналізацією чи окремою каналізаційною мережею, становила 385 од., або 87,1 % загальної кількості міст в Україні; селищ міського типу (сmt) – 397 од., або 47,9 % загальної кількості сmt в Україні. У цілому протяжність ветхих та аварійних головних колекторів становила у міських поселеннях – 3792,5 км (35,2 %). Найбільшою у 2014 р. протяжність головних колекторів, що перебували у ветхому та аварійному стані, спостерігалась у Харківській області (54,6 %), Херсонській (46,9 %), Миколаївській (42,0 %) та Одеській (40,8 %) областях.

Актуальними для усіх міст країни є проблеми утримання, ремонту, модернізації і заміни ліфтів, серед яких – недостатні обсяги фінансування робіт з капітальному ремонту, модернізації та заміни ліфтів; відсутність повної диспетчеризації ліфтів; низька свідомість населення міст, що призводить до пошкодження кабін ліфтів, розкрадання ліфтового обладнання. Станом на 01.04.2015 р. кількість ліфтів, які мають термін експлуатації 25 і більше років, становить 48 981 од., що складає 58,8 % ліфтового парку України. Найкритичніша ситуація склалася у таких регіонах, де кількість ліфтів, що експлуатуються 25 і більше років:

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Донецька обл. – 80,8 %; Закарпатська обл. – 80,5 %; Львівська обл. – 80,3 % [62]. Експлуатація ліфтів, у яких закінчився термін експлуатації або технічний стан яких є неналежним, загрожує життю та здоров'ю мешканців.

Практично у всіх регіонах України у занедбаному стані перебувають диспетчерські системи. Більшість їх відпрацювали 20 і більше років та потребують заміни або модернізації. Не будуються і не вводяться в експлуатацію нові диспетчерські системи. Все це призвело до зменшення кількості диспетчеризованих ліфтів в Україні: з 80 % у 1994 р. до 61,6 % – у 2015 р. Кількість непрацюючих ліфтів на цей час – 1 950 од., що складає 2,3 % від загальної кількості ліфтів [62]. За результатами аналізу можна констатувати вкрай високий рівень фізичного і морального зносу ліфтового обладнання та недостатню дієвість заходів, спрямованих на його відновлення.

Зростання кількості населення в містах зумовлює значне навантаження на житлово-комунальне господарство, створюючи ризики, пов'язані із дестабілізацією функціонування систем водопостачання і водовідведення (каналізаційних мереж), погіршенням санітарно-гігієнічної ситуації, збиранням та утилізацією (знешкодженням) твердих побутових відходів

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

(ТПВ). Подача води за графіками та її тривала відсутність у водопровідних мережах, що характерне для низки міст України, сприяє бактеріальному забрудненню питної води. Ситуацію у санітарній сфері значно погіршують випадки відключення об'єктів водопостачання від систем енергопостачання. На 01.10.2014 р. 4 міста та 379 селищ міського типу [63] не мали централізованих систем водовідведення. У населених пунктах, де відсутнє централізоване водовідведення, для скидання стічних вод населення продовжує користуватися септиками або вигрібними ямами, використання яких погіршує екологічний стан джерел водопостачання, що призводить до їх забруднення патогенними бактеріями та вірусами, а також – сприяє збільшенню територій підтоплення населених пунктів.

У 261 населеному пункті населення отримує питну воду з місцевих джерел з відхиленням від нормативних вимог за фізико-хімічними показниками: загальна жорсткість, хлориди, сухий залишок, сульфати, фтор, загальне залізо, нітрати, аміак, марганець. Найбільшу кількість води з відхиленням від нормативних вимог на питну воду було подано: у Луганській області – 45 169 тис. м³ або 24,5 % від відпущеної води, у Дніпропетровській області – 26 842 тис. м³ або 4,9 %, у

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Херсонській області – 6322 тис. м³ або 13,6 %. Четверта частина водопровідних очисних споруд потребує відновлення. Кожна п'ята насосна станція відпрацювала нормативний термін амортизації, потребує заміни більше 40 % насосних агрегатів [61].

Однією з основних проблем утримання водогонів є значний термін їх експлуатації, що впливає на їх пропускну спроможність та може призводити до розриву труб при підвищенні тиску у мережі. Разом з тим, крім утримання водогонів, важливим проблемним питанням залишається подача води в населених пунктах за графіками, а також невідтримання нормативного тиску, що створює ще один ризик для безпеки міст – ускладнення гасіння пожеж. Від наявності необхідної кількості джерел протипожежного водопостачання, їх справності, а також нормативного тиску води у водогінній мережі залежить своєчасне оперативне реагування на пожежі та інші надзвичайні ситуації, що передусім дозволяє уникнути додаткових людських жертв та значних матеріальних збитків. Незважаючи на проведену територіальними органами ДСНС України роботу, загальний стан утримання джерел протипожежного водопостачання в Україні у 2014 р., порівняно з попереднім роком, у цілому

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

погіршився (рис. 2.11). Так, кількість несправних пожежних гідрантів у 2014 р. становила 9,1 тис. одиниць проти 8,5 тис. у 2013 р. Протягом останніх кількох років понад 3 тис. пожежних водоймищ є несправними. Неналежний стан протипожежного водопостачання призводить до збільшення людських жертв та збитків, завданих пожежами. Так, наприклад, у 2014 р. збитки від пожеж у містах оцінені на рівні 3,2 млрд грн проти 2,0 млрд грн у 2013 р.

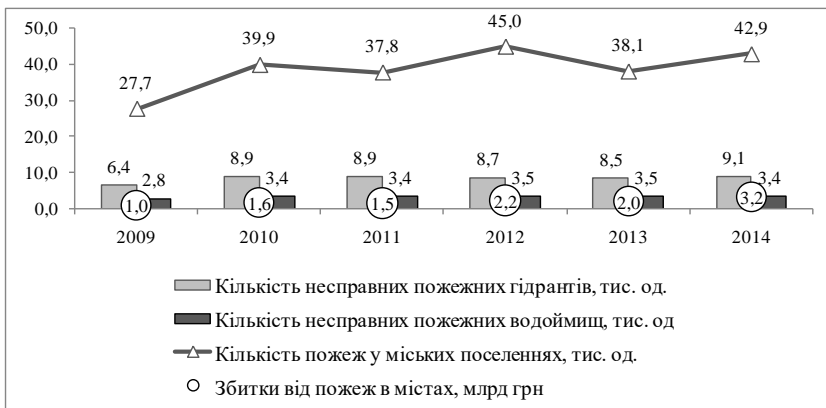


Рис. 2.11. Динаміка показників стану джерел протипожежного водопостачання, кількості пожеж та завданих ними збитків у містах України, 2009 – 2014 рр.

Побудовано за: [64]

Одним із викликів еколого-техногенної інфраструктури міст є нагальна проблема забезпечити екологічну безпеку

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів життєдіяльності населення. Особливо гостро постає питання поводження з твердими побутовими відходами (ТПВ), обсяги яких попри зусилля органів місцевої влади та природоохоронних організацій невпинно зростають. Землі, на яких знаходяться сміттєзвалища ТПВ не тільки забруднюють землі, але й повітря, є розсадником для гризунів і диких птахів, які можуть швидко розносити хвороби по усьому місту та за їх межі. Поряд з цим, стоки таких сміттєзвалищ забруднюють підземні води, що створює додаткові загрози забрудненню питної води у містах (насамперед – у б'юветах та у колодязях, розташованих у секторі приватних житлових будинків у межах міста та на околиці міст).

За даними Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, станом на 01.01.2015 р. понад 50 % звалищ і полігонів ТПВ потребують паспортизації, 21 % – підлягають рекультивациі, а 19 % – не відповідають нормам експлуатації за параметрами екологічної безпеки. За гострої потреби у будівництві нових 576 полігонів зі зберігання ТПВ у містах України щорічно виявляється майже 24 тис. несанкціонованих (стихійних) звалищ, що займають площу понад 1,5 тис. га [65].

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

Внаслідок неналежного поводження з ТПВ, звалища та полігони продукують велику кількість небезпечних та токсичних речовин, які утворюються в результаті хаотичного протікання різноманітних хімічних, ферментативних і біохімічних реакцій (розпаду, гноіння, бродіння тощо). Надходячи у навколишнє природне середовище, ці речовини стають джерелом шкідливих викидів у атмосферу, забруднюють водні та земельні ресурси, призводять до порушення екологічного балансу, провокують загострення санітарно-епідеміологічної ситуації за місцем їх розташування.

Проблема низької якості транспортної інфраструктури характерна для більшості міст України. Вона щороку ускладнюється недостатньою взаємодією між різними галузями транспортного сектора, низьким припливом інвестицій, застарілою системою регулювання і високим ступенем зносу основних фондів.

Ризики для безпеки учасників дорожнього руху створює стан дорожнього покриття. Так, загальна протяжність вулиць в містах України у 2014 році становила 87,6 тис. км, з якої лише 7,7 тис. км (8,8 % від їх загальної протяжності) обладнані системою зливової каналізації, з них – 39 % вулиць потребують ремонту зливової каналізації. Решта вулиць –

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

80 тис. км, що становить 91 % від їх загальної протяжності, взагалі не обладнані зливовою каналізацією (рис. 2.12). Її відсутність позначається на експлуатації дорожнього покриття та призводить до негативних явищ в умовах можливої повені та паводків.

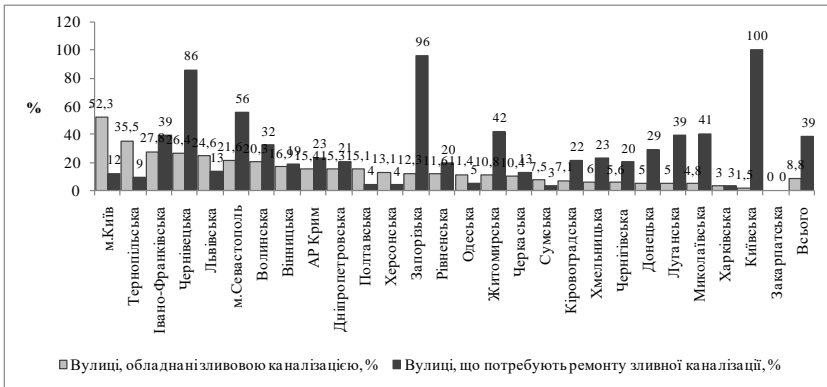


Рис. 2.12. Показники стану зливової каналізації в містах України, станом на 01.01.2014 р.

Побудовано за: [66]

Неналежна якість дорожньої інфраструктури, що проявляється в низькій якості дорожнього покриття, поганому вуличному освітленні, недостатній розвиненості дорожньої мережі та її пропускній спроможності, нестачі місць для паркування зумовлює появу частих заторів. Затори мають опосередкований, однак значний вплив на економічний

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

розвиток міст. Йдеться про втрати часу, пального, знос транспортних засобів. Так, зокрема, за приблизними підрахунками мешканці Києва щорічно в дорожніх заторах втрачають по 360 годин кожен, або 45 8-годинних робочих днів на рік [67]. Щорічні матеріальні втрати, спричинені заторами в містах країн ЄС, оцінюють на рівні 1 % від ВВП [68]. Скорочення заторів на 25 % може збільшити роздрібні продажі на 6 % і забезпечити зростання приватних заощаджень, що сприяє зміцненню економічної безпеки міст [69].

Дослідження підтверджують [70], що неналежний стан дорожньої інфраструктури є чинником збільшення дорожньо-транспортних пригод (ДТП) в урбанізованому середовищі, що, поряд із загрозою життю людей, спричиняють низку негативних соціально-економічних наслідків та ризиків, таких як: тимчасова або постійна втрата працездатності осіб, що постраждали від ДТП; втрата роботи; збільшення часу на пошуки нової роботи; зменшення платоспроможності.

Економічні втрати від ДТП важко оцінювати кількісно, оскільки необхідно враховувати низку непрямих наслідків. Світова організація охорони здоров'я дослідила, що загальні економічні втрати від ДТП для країн становлять 1 – 3 % ВВП щорічно [71].

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Важливим елементом дорожньо-транспортної інфраструктури міст є громадський транспорт, що забезпечує основну частину приміських і міських пасажирських перевезень. Суттєві ризики створює проблема низького рівня якості транспортного обслуговування населення, що виявляється у зростанні витрат часу на переміщення, недотриманні розкладу та інтервалу руху на маршрутах, зниженні рівня безпеки та комфортності перевезень, екологічності послуг.

На якості транспортних послуг позначається критичний рівень зношеності рухомого складу. Адже, наприклад, більшість засобів електротранспорту, які експлуатуються в містах України, були випущені ще в часи СРСР, а 2 % трамваїв – ще до 1960 р. (рис. 2.13). Проблемним є й стан автомобільного громадського транспорту (маршрутних таксі, автобусів). Застарілий та, в багатьох випадках, «аварійний» автопарк, відсутність його елементарного щоденного прибирання, грубе порушення графіку руху свідчать про низьку якість пасажирських перевезень та існування небезпечних для здоров'я умов руху. Популярна масова невидача квитків пасажирам у маршрутних таксі є порушенням діючого законодавства, втратою доходів до місцевого бюджету і суттєвою загрозою для економічної безпеки міст.

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України



Рис. 2.13. Рік випуску трамваїв та тролейбусів, що експлуатуються в Україні, станом на 01.01.2015 р.
Побудовано за: [72]

Поточний стан дорожньо-транспортної інфраструктури вимагає запровадження якісних змін, пов'язаних із посиленням безпеки на дорогах, розвитком пішохідної та велосипедної інфраструктури, удосконаленням послуг з пасажирських перевезень. В цілому потреби в інвестуванні модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури міст України в 2014 р. оцінювалися на рівні 13,5 млрд євро (рис. 2.14).

Сучасні процеси урбанізації створюють виклики для інфраструктури міст, в тому числі й в Україні. Невідповідність темпів розвитку елементів міської інфраструктури динаміці чисельності населення, суб'єктів господарської діяльності і зростанню їхніх потреб обумовлює виникнення ризиків для

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів економічної безпеки міст. Серед найбільш загрозливих для безпечного розвитку урбанізованих територій є недоліки і проблеми функціонування житлово-комунальної, дорожньо-транспортної та екологічно-техногенної інфраструктури.

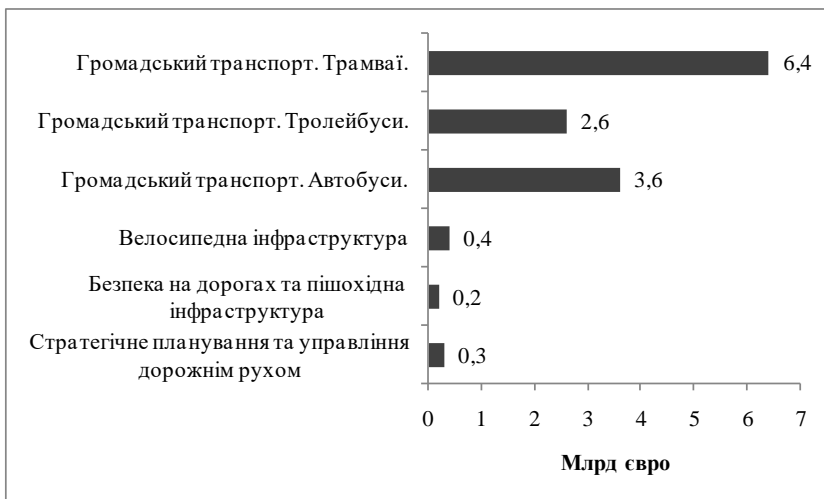


Рис. 2.14. Потреби в інвестуванні модернізації дорожньо-транспортної інфраструктури міст України, станом на початок 2014 р.

Побудовано за: [73]

Здійснення ефективних реформ в Україні потребує нівелювання інфраструктурних обмежень міського розвитку, які створюють загрози безпеці систем життєзабезпечення міст, знижують рівень конкурентоспроможності урбанізованих

2.2. Ризики інфраструктурного забезпечення та їх вплив на гарантування економічної безпеки міст України

територій. Перед органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування стоїть завдання пошуку додаткових інструментів та ресурсів для розвитку міської інфраструктури, системи життєзабезпечення міст, створення умов для підвищення ефективності та надійності функціонування житлово-комунального господарства, залучення інвестицій у технічне переоснащення об'єктів громадського транспорту та дорожньої інфраструктури.

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

Міста є потужними фінансовими, промисловими і комунікаційними центрами, де зосереджений і динамічно розвивається значний виробничий, інноваційний, соціальний та культурний потенціал. Але водночас для щільно населених міст характерні проблеми формування раціональної структури споживання, ефективної системи видалення та переробки промислових та побутових відходів, надійної системи життєзабезпечення, удосконалення міської інфраструктури, диверсифікації містоутворювальної бази. Розвиток урбанізації

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

створює нові потреби в товарах та послугах, інфраструктурі, зайнятості, а отже формує нові виклики, ризики та загрози для економічної безпеки держави та регіонів, що актуалізує потребу в дослідженні взаємозв'язку урбанізаційних процесів з економічною безпекою.

В Україні дедалі більше зростає роль інтегративних факторів процесу урбанізації, а його сфера, раніше локалізована в містах, поширюється на сільську місцевість, охоплюючи все суспільство загалом. Найважливішим матеріальним результатом сучасної урбанізації є велика міська агломерація, скупчення міських поселень, об'єднаних інтенсивними різноманітними зв'язками у складну динамічну систему. В Україні найвищий рівень урбанізації характерний для східних регіонів. Так, у Донецькій області рівень урбанізації – 90%, Луганській – 86%, Дніпропетровській – 83%. Найнижчим цей показник є в Закарпатській області – 37%. А за регіональним розподілом густоти розміщення міст в Україні (кількістю міст в розрахунку на 1 тис. кв. км) лідирують навпаки західні області України [74].

Деякі висновки можна зробити на основі аналізу динаміки рівня урбанізації в Україні та інтегрального показника економічної безпеки держави (рис. 2.15).

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

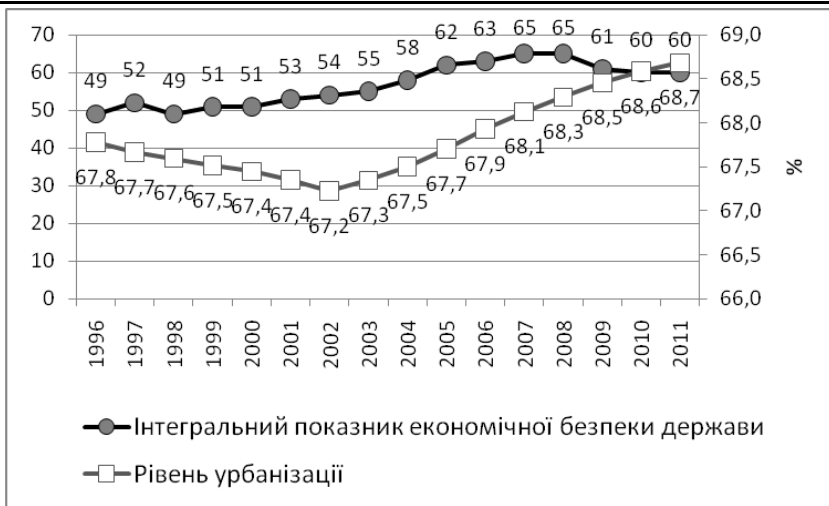


Рис. 2.15. Динаміка рівня урбанізації та інтегрального показника економічної безпеки України, 1996-2011 рр. Побудовано за: [74].

Так, варто припустити, що ці показники мають обернений зв'язок, однак ця гіпотеза потребує детального дослідження, зокрема в аспекті взаємозв'язків складових економічної безпеки з динамікою частки міського населення в регіонах України.

Протягом тривалого періоду часу урбанізація в Україні трактувалася як ефект індустріалізації, до того ж значним чином мілітаристського спрямування. Унаслідок цього міста формувалися не як вогнища культури і цивілізованості, а як

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

«гуртожитки» при промислових підприємствах-гігантах. Такі поселення, набуваючи зовнішні ознаки урбанізації, багато в чому не відповідали сформованим світовим нормам і уявленням стосовно способу й рівня життя населення й облаштованості міського середовища. Деформація функціональної структури міст, наявність значної кількості монофункціональних міст є важливими проблемами міського розселення та регіонального розвитку. Звідси виникає селищний тип навіть великих міст, які нерідко залишаються лише великими селищами біля містоутворюючих підприємств.

Загрози економічній безпеці регіону, спричинені деформацією функціональної структури міст, полягають в таких аспектах, як: однобічний функціональний розвиток, індустріальна домінанта на шкоду соціальной сфері, слабкість соціально-культурного потенціалу, низька якість міської інфраструктури, техногенне навантаження на навколишнє середовище, екологічні проблеми.

Спад виробництва, дестабілізація соціально-економічного і фінансового стану в Україні в 90-х роках послабили економічну базу міст. Нині майже всі міста України потерпають від таких загальних проблем, як: низький рівень соціального розвитку; однобічна спеціалізація промислових

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

комплексів, недостатня завантаженість потужностей промислових підприємств; низькі темпи будівництва житла, об'єктів соціальної інфраструктури; слабка диференціація містоутворювальної бази, нестача робочих місць, нерозвиненість сфери обслуговування, що ускладнює ситуацію на ринку праці та демографічні проблеми міст; недостатньо розвинена система водопостачання і каналізаційних мереж; незадовільний стан дорожнього господарства; низький рівень благоустрою міст, незадовільна ситуація зі збиранням і знешкодженням твердих побутових відходів; недостатність тепло-, енергопостачання і ресурсозбереження; низький професійно-кваліфікаційний рівень управлінських кадрів.

Показовими є результати співставлення в регіональному розрізі таких компонент економічної безпеки, як соціальна, виробнича та науково-технологічна. Для дослідження використані розрахунки інтегральних індексів зазначених складових безпеки за регіонами України з використанням модифікованої методики, що враховує особливості розвитку регіонів в умовах поглиблення інтеграційних процесів [75].

Цілком логічно, що для столиці, м. Києва, характерним є високий рівень соціальної та науково-технологічної безпеки, адже тут зосереджена велика кількість наукових установ,

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

центрів, що продукують науково-технологічні розробки. Для столиці також є характерною більш розвинена міська інфраструктура, що у поєднанні з кращими можливостями і умовами працевлаштування, ніж в регіонах країни, створює передумови для посилення соціальної безпеки міста.

Аналогічна ситуація спостерігається й в урбанізованих регіонах. Так, найвищий рівень соціальної безпеки притаманний найбільш урбанізованим областям України: Донецькій, Луганській, Дніпропетровській, Харківській, Запорізькій (рис. 2.16). Особливої уваги в цьому контексті заслуговує Київська область, яка з середнім для країни рівнем урбанізації володіє найвищим рівнем соціальної безпеки, що пояснюється ефектом від реалізації містом Києвом своїх метрополійних функцій.

Процеси урбанізації все частіше приводять до взаємного поєднання, а іноді взаємного поглинання агломерацій з наступним створенням конурбацій чи мегаполісу. У 19 найбільших міських агломераціях України проживає біля 17 млн осіб, 36% населення країни. На території агломерацій, що становить менше 10% території України виробляється близько 3/4 ВВП [74]. Саме тут сконцентровані основні освітні та наукові заклади країни.

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

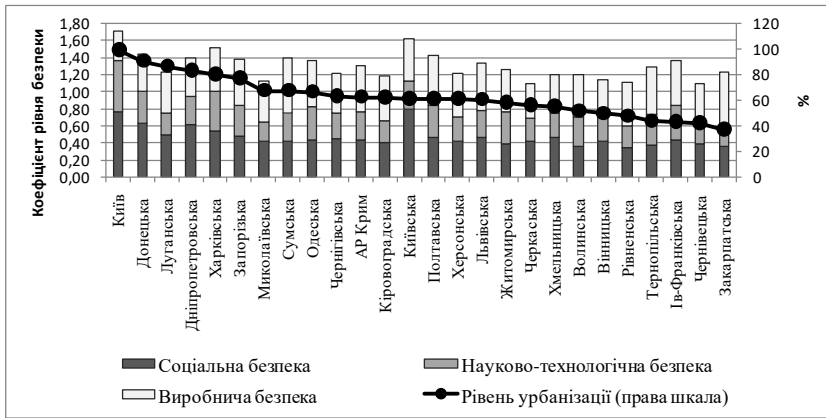


Рис. 2.16. Інтегральні показники соціальної, виробничої, науково-технологічної безпеки та рівня урбанізації регіонів України, 2012 р.

Розраховано за: [76]

Формування агломерацій створює підґрунтя для посилення економічної безпеки урбанізованих територій, що полягає в таких аспектах: більша територія для розміщення інвестицій; ширший ринок збуту; більша ємність ринку трудових і фінансових ресурсів; кращий рівень розвитку усіх видів інфраструктур; можливість економити на масштабах, уникати дублювання, отже мати вищу ефективність; більше шансів на знаходження партнерів, подовження ланцюга доданої вартості та створення життєздатних кластерів, наявність наукових і дослідницьких установ; ефект синергії.

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

У глобальному світі агломерації стають точками зростання і підвищення конкурентоспроможності, але разом з тим вони часто стають точками біфуркації, концентрації найбільших проблем, зокрема екологічних та соціальних. Так, співставлення індексу регіонального людського розвитку та рівня урбанізації регіонів України схиляє до думки, що ці показники мають обернений зв'язок (рис. 2.17).

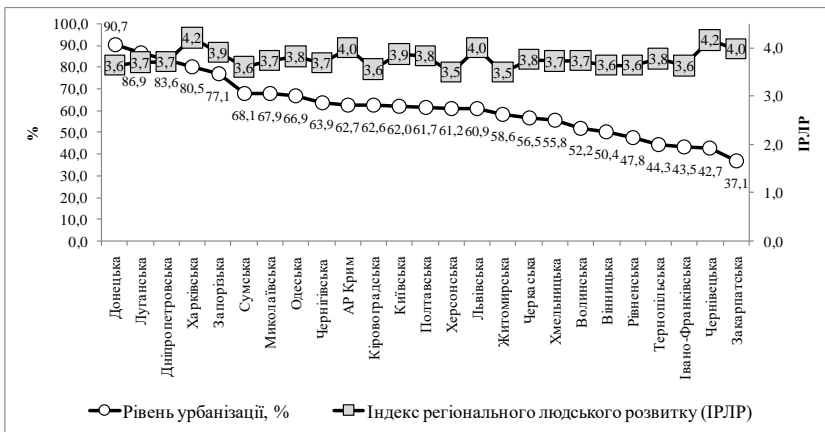


Рис. 2.17. Індекс регіонального людського розвитку та рівень урбанізації регіонів України, станом на 01.01.2014 р.
Побудовано за: [77; 78; 79]

На противагу східним високо урбанізованим областям, західні регіони України, де є більшою густотою розміщення міст, відзначаються вищими показниками якості життя

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

населення, що значним чином обумовлене феноменом метрополійної дисфункції міст східних регіонів на тлі невідповідності між економічною потужністю регіону та такими його показниками соціального благополуччя, як недосконалість системи охорони здоров'я, неналежна громадська безпека, суспільна нерівність, значне техногенне навантаження на довкілля.

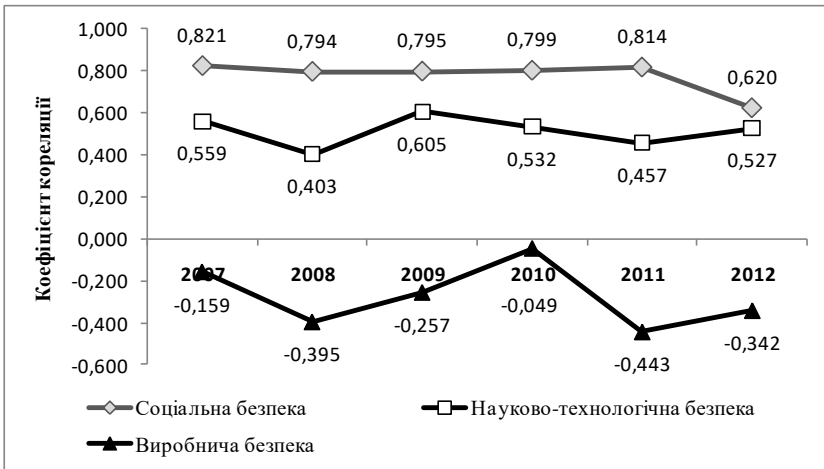


Рис. 2.18. Динаміка коефіцієнтів кореляції між рівнем урбанізації та інтегральними показниками соціальної, виробничої та науково-технологічної безпеки регіонів України, 2007-2012 рр.

Розраховано за: [74]

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Тісний прямий зв'язок між рівнем урбанізації та інтегральним показником соціальної безпеки для українських регіонів наявний протягом кількох останніх років (рис. 2.18).

Децю слабший зв'язок з урбанізацією характерний для науково-технологічної компоненти економічної безпеки регіону. А для виробничої безпеки регіонів України притаманним є обернений зв'язок з рівнем урбанізації, причому в період світової фінансово-економічної кризи 2008-2009 рр. спостерігалась мінімізація коефіцієнту кореляції між зазначеними показниками, що ілюструє більший вплив макроекономічних шоків, ніж урбанізаційних ефектів на рівень виробничої безпеки регіонів.

Сукупність передумов, за яких урбанізовані території стають ареалами зростання і підвищення конкурентоспроможності регіону, країни або точками біфуркації, концентрації значних проблем, зокрема екологічних та соціальних, можна окреслити, проаналізувавши взаємозв'язки між індикаторами економічної безпеки та рівнем урбанізації регіонів (табл. 2.2).

Так, цілком логічним є те, що активізація безробіття та низьких темпів росту зарплати навіть на тлі зростання ВРП обмежують динаміку урбанізації. І навпаки, чим більшим є показник відношення середньої зарплати в регіоні до

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

прожиткового мінімуму, тим більшою є частка міського населення в області (відповідний коефіцієнт кореляції 0,776).

Таблиця 2.2

Коефіцієнти кореляції між рівнем урбанізації та індикаторами економічної безпеки регіонів України, 2014 р.

Складові та індикатори економічної безпеки регіону		Коефіцієнт кореляції з рівнем урбанізації регіону
1		2
Інтегральний показник соціальної безпеки регіону		0,620
Індикатори	Відношення середньої зарплати до прожиткового мінімуму, разів	0,776
	Відношення обсягу ВРП до середнього значення по Україні, %	0,691
	Відношення обсягу ВРП на одну особу до середнього значення по Україні, %	0,131
	Відношення темпу росту ВРП до темпу росту середньомісячної зарплати, раз	-0,387
	Рівень безробіття за методологією МОП, %	-0,676
Інтегральний показник науково-технологічної безпеки регіону		0,527
Індикатори	Частка витрат державного бюджету на науку у ВРП, %	0,472
	Чисельність спеціалістів, які виконують науково-технічні роботи, осіб на 1000 зайнятих	0,648
	Коефіцієнт винахідницької активності (кількість отриманих патентів на 1 млн осіб)	0,516
	Частка науково-технічних розробок та науково-технічних послуг, виконаних власними силами в загальному обсязі, %	0,491
	Індекс зміни активності створення зразків нової техніки, %	0,317
	Індекс зміни активності створення нових видів продукції, %	0,309
	Частка підприємств, що впроваджують інновації, в загальній кількості промислових підприємств, %	0,145

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Продовження таблиці 2.2

1		2
Інтегральний показник виробничої безпеки регіону		-0,342
Індикатори	Темп росту ВДВ на одного мешканця, %	0,043
	Індекс реального промислового виробництва, % до попереднього року	0,020
	Індекс технологічного оновлення промислових підприємств, % до попереднього року	-0,021
	Рентабельність операційної діяльності промислових підприємств, %	-0,073
	Індекс активності технічного оновлення промислових підприємств, % до попереднього року	-0,108
	Частка високотехнологічної продукції у загальних обсягах реалізованої промислової продукції %	-0,131
	Частка у промисловому виробництві обробної промисловості, %	-0,269

Розраховано за: [74]

Отже, передумовами посилення соціальної безпеки в урбанізованих регіонах є мінімізація безробіття та забезпечення належної оплати праці як основи платоспроможності населення.

Збільшення кількості міського населення веде до зростання частки науково-технічних розробок та науково-технічних послуг (коефіцієнт кореляції 0,648), коефіцієнта винахідницької активності (0,516), а також до зростання чисельності спеціалістів, які виконують науково-технічні роботи (коефіцієнт кореляції 0,491), що стимулює зміцнення науково-технологічної безпеки регіону. Однак в Україні в умовах урбанізації зменшується частка високотехнологічної продукції

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

у загальних обсягах реалізованої промислової продукції (коефіцієнт кореляції $-0,131$) та частка у промисловому виробництві обробної промисловості продукції (коефіцієнт кореляції $-0,269$), що чинить деструктивний вплив на рівень виробничої безпеки регіону. Цей зв'язок відповідає вітчизняним реаліям сировинної орієнтації експорту, виробництва товарів з низьким ступенем обробки з акцентом на видобувній галузі промисловості у східних густонаселених областях України, де переважають монофункціональні міста. Для посилення виробничої безпеки урбанізованих регіонів необхідною є диверсифікація ключових напрямів виробництва, що супроводжуватиметься більш ефективним використанням наявного трудового потенціалу.

Стрімка урбанізація спричиняє нестачу вільних робочих місць, що ускладнює ситуацію на ринку праці, зумовлює трудову міграцію з прилеглих територій до великих міст, з малих міст до обласних центрів.

Так, для переважної кількості міст України сьогодні притаманні такі ризики: постаріння населення; нерегульована трудова міграція; нелегальна зайнятість (особливо у сфері будівництва та у сфері послуг); відсутність достатньої кількості дошкільних закладів (у т.ч. дитячих садочків) тощо.

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

Поряд з цим, в Україні спостерігається чітка взаємозалежність між розміром міста та питомою вагою населення, зайнятого у всіх сферах економічної діяльності міста, між розміром міста та потенціалом розвитку ринку праці, потребою у новій робочій силі. Лідерами щодо залучення трудових ресурсів з регіонів до економіки міст в Україні традиційно залишаються м. Київ та обласні центри.

Нестабільність економічної ситуації та соціально-економічні ризики урбанізації, що описані вище, є передумовою виникнення конфліктогенних загроз в урбанізованому середовищі, що часто проявляються в поширенні криміногенної ситуації, виникненню непорозумінь серед груп населення, збройних сутичок і навіть сепаратизму, який становить загрозу не лише економічній безпеці регіону, а й національній безпеці.

Так, в Україні для регіонів з високим рівнем урбанізації (східні області України) притаманна значна кількість злочинів, причому не лише в абсолютному, але й у відносному вимірі. Зокрема, найбільша кількість злочинів на 1 тис. осіб у 2013 р. було скоєно у Луганській області, де рівень урбанізації становить 87 % (рис. 2.19).

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

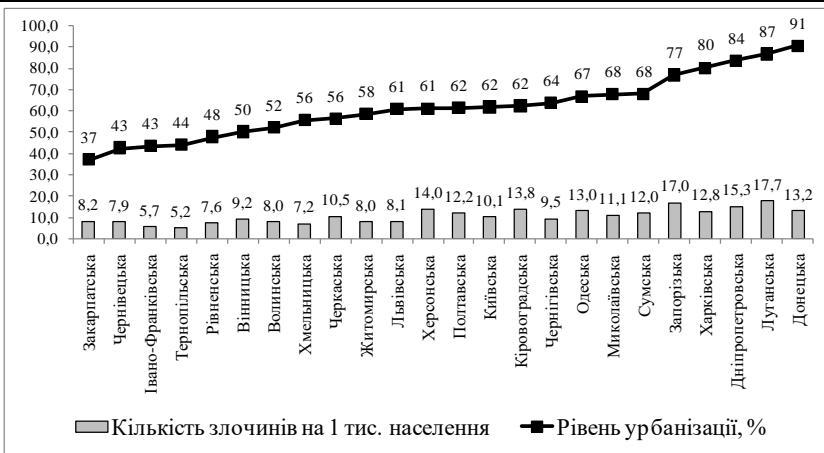


Рис. 2.19. Кількість злочинів та рівень урбанізації регіонів України, станом на 01.01.2014 р.

Побудовано за: [79; 80]

Зростаючий вплив конфліктогенних чинників урбанізації у поєднанні з погіршенням соціально-економічної ситуації в країні створив підґрунтя для значного дестабілізуючого впливу зовнішніх політичних чинників, що в кінцевому підсумку призвело до розвитку сепаратистських настроїв у східних областях України.

Основні передумови, що створюють конфліктогенні ризики в урбанізованих територіях, такі:

- неконтрольована міграція;

Розділ 2. Ризики та загрози економічній безпеці урбанізованих територій України в умовах трансформаційних процесів

- соціально-економічна депресія, що приводить до «пошуку винних» та ксенофобії;
- відсутність виразної національної політики вирівнювання соціально-економічних диспропорцій;
- відсутність культури міжнаціонального спілкування;
- протистояння еліт і кланів на тлі високого рівня корупції та масової бідності населення;
- низька відповідальність ЗМІ, що часто роздувають конфлікти.

Поряд із проблемою сепаратизму у східних регіонах в урбанізованих територіях з'являється загроза зростання ксенофобії та пов'язаних з нею екстремістських ідеологій. В даний час зростання міжетнічної напруженості констатується багатьма експертами, і очевидно, що необхідно ґрунтовне вивчення даного феномена і тривала робота щодо зняття напруженості і запобігання конфліктам.

Забезпечення економічної безпеки регіонів в умовах динамічної урбанізації потребує здійснення комплексу заходів, спрямованих на сталий збалансований розвиток і вдосконалення економічного та соціального комплексів міста, приміської території, сільської урбанізованої території, запобігання виникненню умов, які призводять до обмеження їх

2.3. Соціально-економічні ризики процесів урбанізації та їх вплив на економічну безпеку регіонального розвитку

економічних інтересів та деградації соціальної сфери, що обов'язково передбачає наявність механізму протидії зовнішнім і внутрішнім загрозам, виникненню конфліктів серед соціальних груп.

Розділ 3 Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

Євроінтеграційний курс України передбачає забезпечення належного рівня конкурентоспроможності вітчизняних прикордонних регіонів, а також вироблення такої моделі управління розвитком прикордонних міст, яка б відповідала принципам регіональної політики ЄС. Це особливо актуально для прикордонних міст західних областей України у зв'язку з тим, що в умовах європейської інтеграції вони першими відчують прояви вищого рівня конкурентної боротьби на ринках праці, товарів та послуг. У контексті євроінтеграційного курсу нашої держави перед місцевими органами влади стоїть завдання не усунути міжрегіональні диспропорції, а створити сприятливі умови для раціональної територіальної організації господарства, ефективного використання природних, економічних і трудових ресурсів, географічного положення прикордонних населених пунктів, в

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

також посилення економічної безпеки урбанізованих територій.

У науковому середовищі існують різні думки з приводу перспектив та можливостей соціально-економічного розвитку прикордонних міст в умовах транскордонної інтеграції прикордонних регіонів. Окремі вітчизняні та зарубіжні науковці аргументують важливість співпраці прикордонних міст України як інструменту пришвидшення євроінтеграції (Мікула Н. [81], Скотт Дж., [82; с. 85]), засобу зближення у соціально-економічному розвитку прикордонних територій сусідніх держав (Джесьют Д., Сич Л. [83]). На противагу цьому підходу, Гуо Р. [84] у своїх дослідженнях характеризував прикордонні регіони як непривабливі для розміщення виробництв і аргументував необхідність відкриття кордонів для міжнародної торгівлі, яка може значно змінити ситуацію через зниження витрат виходу на зовнішні ринки. Елізондо Р. і Кругман П. [85] запропонували підхід, що розширює відому модель Кругмана «центр-периферія». Елізондо Р. і Кругман П. показали, що відкриття товарного ринку може призвести до зміни структури міжтериторіальних зв'язків в економічному просторі країни. Так, в межах закритої економіки розвиток прикордонних міст обумовлюється їх

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

периферійністю, що однозначно призводить до суттєвого відставання за показниками якості життя та конкурентоспроможності місцевої економіки. На противагу цьому, послаблення дії бар'єрної функції кордону через лібералізацію митної та міграційно-візової політики спричиняє перерозподіл економічних ресурсів в межах країни зі «старих центрів» в інші, часто прикордонні, міста, які можуть ставати «новими центрами» і використовувати більш широкий набір інструментів стимулювання соціально-економічного розвитку.

Різноманітні модифікації моделі Кругмана П. «центр-периферія» використовували для пояснення доцільності прикордонного співробітництва як інструменту соціально-економічного розвитку прикордонних територій низка дослідників: Бракман С., Гарретсен Х., Шрам М. [86], Брулхарт М., Крозет М., Коеніг П. [87], Нєбур А. [88]. Аналіз цих модифікованих моделей виявив, що в будь-якому варіанті (запланованому або спонтанному) зростання або розвиток економіки в просторі відбувається нерівномірно за типом «центр – периферія», що відповідає сучасним тенденціям співробітництва регіонів різних держав світу. Так, коли економіка певного регіону чи цілої держави починає інтенсивно розвиватися, відбувається концентрація населення

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

на їх території (переважно у містах) за рахунок внутрішньої міграції та імміграції. Економічного зближення регіонів з вищим і нижчим рівнями економічного зростання можна досягнути завдяки вивільненню ринкових сил, що сприяють укрупненню прикордонних міст, формуванню метрополійних ареалів та мереж співробітництва між містами.

Залежно від вибраних пріоритетів економічної політики, кордон може блокувати економічну діяльність і створювати депресивні території, або бути підґрунтям для інтеграції та розвитку прикордонних регіонів. Втім, просте відкриття кордону, без наявності або створення додаткових інституційних, інфраструктурних умов, зваженої соціально-економічної політики не гарантує економічного зростання та забезпечення економічної безпеки.

У зв'язку з цим існує потреба в науковому осмисленні особливостей економічної безпеки, соціально-економічного розвитку прикордонних міст в умовах транскордонної інтеграції прикордонних урбанізованих територій, визначенні інфраструктурних обмежень, проблем розвитку прикордонних міст в Україні, а також обґрунтовані засобів для їх подолання на засадах концепцій сталого розвитку, розумного та інклюзивного зростання.

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Механізми міжмуніципального співробітництва можна розглядати як засоби посилення економічної безпеки міст на прикордонних територіях. В умовах недосконалої адміністративної системи та обмеженості фінансових ресурсів громад прикордонних міст, селищ і сіл України дієвим засобом вирішення комплексних соціально-економічних проблем прикордонних територій може стати міжмуніципальне співробітництво (далі – ММС). Основними перевагами ММС є: скорочення витрат і підвищення якості публічних послуг через досягнення ефекту масштабу; вирішення проблемних ситуацій, коли громадяни проживають в одному населеному пункті, де вони платять податки, але користуються послугами, наданими в іншому населеному пункті; посилення результативності економічного, соціального та екологічного захисту за рахунок скоординованого планування розвитку населених пунктів; залучення інвестиційних коштів із державних, приватних чи донорських джерел, передбачених на проекти із міжмуніципального співробітництва.

Недоліки та труднощі здійснення ММС на прикордонних територіях західних регіонів України проявляються у таких аспектах, як: недосконалість порядку міжбюджетних розрахунків; слабкість державної підтримки ММС; недостатня

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

обізнаність населення та представників органів місцевого самоврядування про потенціал ММС. Це своєю чергою призвело до низької активності реалізації існуючих механізмів ММС в прикордонних містах (транскордонного державно-приватного партнерства, зв'язків міст-побратимів, мережєвих міжмуніципальних об'єднань).

В Україні практично відсутнє використання механізму транскордонного державно-приватного партнерства. Разом з тим, доцільність реалізації проектів державно-приватного партнерства обумовлена необхідністю прискореної модернізації об'єктів комунальної власності і на цій основі підвищення стандартів соціальних послуг, які надаються населенню територіальних громад прикордонних областей, що вимагає залучення великих обсягів інвестиційних, в першу чергу, фінансових ресурсів.

Практика транскордонного державно-приватного партнерства є поширеною в країнах ЄС, зокрема щодо розвитку дорожньо-транспортної інфраструктури, що об'єднує кілька муніципалітетів. Так, на правах концесії обслуговується залізнична дорога у французько-іспанському транскордонному регіоні між містами Перпіньян та Фігерас. У дансько-шведському транскордонному регіоні між містами

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Копенгаген та Мальме залізничний громадський транспорт експлуатується на правах концесії спільно двома шведськими та данською компаніями.

Іншим прикладом застосування механізму державно-приватного партнерства у прикордонній території є 35-річна концесія (з 2006 р.) на два причорноморські аеропорти Болгарії, розташовані в містах Варна та Бургас, надана німецькій компанії «Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide» у партнерстві з болгарською компанією «BM Star» з можливістю продовження на 15 років. У результаті такої співпраці Уряд Болгарії отримав 3 млн євро як концесійний платіж та одержуватиме 19,2 % усіх надходжень від діяльності аеропортів та аеропортових зборів на період концесії [89].

В Україні спостерігається певна недооцінка з боку представників українських органів місцевого самоврядування важливості механізмів транскордонного партнерства міст та взаємодії міст-побратимів. Більшість міст західних прикордонних регіонів України уклали угоди з містами країн ЄС про встановлення партнерських і побратимських зв'язків, які переважно мають декларативний характер і не використовуються як інституційне підґрунтя для ММС. У той же час співпраця міст-побратимів у ЄС розглядається як один з

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

напрямів політики згуртування та територіальної соціально-економічної інтеграції, реалізація якого підкріплена відповідним фінансуванням. У 1989 р. Європейською Комісією започаткована програма підтримки побратимських ініціатив, спрямованих на об'єднання Європи. Протягом 2007-2013 рр. фінансування проектів зі співпраці між містами-побратимами здійснювалося в межах програми «Європа – для громадян 2007-2013» (Захід 1: Побратимство між містами та мережі міст-побратимів») у розмірі понад 90 млн євро. За період 2007-2013 рр. було профінансовано реалізацію 304 проектів [90]. Відповідний фінансовий механізм співпраці запланований і на 2014-2020 рр.

Прикладом ефективного міжмуніципального співробітництва є проект «Пейзажі без кордонів» між містами-побратимами Хеб (Чехія) та Марктредвіц (Німеччина), результатом якого стало спільне здійснення ревіталізації занедбаних міських ділянок [91]. Подібний проект у 2013-2014 рр. реалізовувався між містами-побратимами Львовом та Краковом. В рамках проекту «Ревіталізація Підзамча», який проводить Інститут міста (Львів) разом з Інститутом розвитку міст (Краків), проведено роботи з відновлення внутрішніх дворів будинків та впорядкування озеленення вулиць.

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Важливим інструментом розвитку прикордонних урбанізованих територій є транскордонні програми. Якісна інфраструктура як основа розвитку урбанізованих територій (міст, селищ міського типу та прилеглих до них приміських зон) має не лише місцеве, але й транскордонне значення. Саме тому євроінтеграційні інструменти ЄС, зокрема Європейський інструмент сусідства і партнерства, що поширюється на Україну, містять пріоритети та заходи з модернізації інфраструктури міст.

У 2007-2013 рр. на прикордонні території України поширювалися три програми сухопутних кордонів, а саме : «Польща-Білорусь-Україна» (індикативні асигнування на період 2007–2013 рр. – 186,2 млн євро; «Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна» – 68,6 млн євро; «Румунія-Молдова-Україна» – 126,7 млн євро; а також одна програма морського басейну – програми «Чорне море» – 17,3 млн євро) [92].

Розвиток інфраструктури сприяє залученню потенційних інвесторів, підвищенню рівня життя населення, а також поглибленню соціально-економічної інтеграції прикордонних територій. Так, захід 3.1 Транскордонної програми «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна 2007-2013» присвячений

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

удосконаленню транспортної інфраструктури. У межах Заходу 1.2 Спільної операційної програми «Румунія-Україна-Молдова 2007-2013» здійснюються ініціативи співробітництва в сфері транспорту та енергетичної інфраструктури.

Для виконання Заходу 1.3 Транскордонної програми «Польща-Білорусь-Україна 2007-2013» було надано підтримку проектам, що включають підвищення якості та доступності соціально-економічної інфраструктури, зокрема, у сфері транспорту, енергетики, логістичних систем, безпеки транспорту та водопостачання.

Прикладами успішних транскордонних проектів з модернізації інфраструктури прикордонних міст, що здійснені в межах Європейського інструменту сусідства і партнерства є: «Чиста вода на Побужжі – транскордонна система водопостачання Грубешова і Володимира-Волинського» (загальний бюджет 820 тис. євро); «Вдосконалення доступності Бещадського повіту та Старого Самбора шляхом інтеграції заходів до транспортної інфраструктури» (4 462,9 тис. євро); «Якісна інфраструктура в прикордонному повіті Ботошань (Румунія) та міста Герца (Україна) (2686,5 тис. євро) [93].

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Незважаючи на певні успіхи у транскордонному співробітництві прикордонних міст України, використання механізму спільного фінансування транскордонних проєктів шляхом залучення міжнародної технічної допомоги містить низку проблемних аспектів, що призводять до диспаритету між активністю учасників транскордонної програми, втратою українською стороною перспектив щодо розвитку прикордонної інфраструктури, людського капіталу, інституційної співпраці та економічної інтеграції. Недостатня активність українських суб'єктів транскордонного співробітництва, спричинена їх слабкою інституційною спроможністю, була визначена у 2012 р. Європейською Комісією як ключова і єдина причина для виключення нашої країни з плану майбутніх програм транскордонної співпраці на 2014-2020 рр. [94].

Важливим засобом транскордонної інтеграції міст є формування метрополійних ареалів. Протягом останнього десятиліття під впливом інтеграційних процесів у Європі почали активно формуватися транскордонні метрополійні ареали, які є об'єднанням двох чи більше міст, що є територіально близькими, хоча і розташовані по різні боки державного кордону, в єдину соціально-економічну систему.

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

Дифузія міських інфраструктур у транскордонному метрополійному ареалі обумовлює синергетичний ефект у реалізації функцій завдань соціально-економічного розвитку міст, що входять до складу цього ареалу. Найбільш відомими метрополійними ареалами в ЄС, де ефективно використовуються інструменти транскордонного міжмуниципального співробітництва, є метрополійні ареали Відень–Братіслава та Копенгаген–Мальме. Загалом, у Європі налічується понад 120 транскордонних метрополійних ареалів [95].

Інтенсифікація транскордонного співробітництва західних регіонів України може стати передумовою формування і розвитку метрополійних функцій українських прикордонних міст (за прикладом численних транскордонних метрополійних ареалів Європи). Адже на західному кордоні України спостерігається поглиблення економічного транскордонного співробітництва, про що свідчить активна транскордонна торгівля, трудова і освітня міграція. Цьому сприяє лібералізація умов перетину кордону та працевлаштування в ЄС для жителів західних прикордонних міст України, що полягає у: запровадженні режиму малого прикордонного руху між Україною, Угорщиною, Словаччиною і Польщею,

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

преференціях, що надаються власникам карти поляка і карти угорця, у особливих умовах працевлаштування для сезонних працівників.

Стимулювання соціально-економічного зростання прикордонних міст доцільно здійснювати на основі концепцій сталого розвитку, «розумного міста» та інклюзивного зростання. Попередній досвід реалізації політики транскордонного співробітництва в ЄС показав визначальну роль прикордонних міст у здійсненні територіальної соціально-економічної інтеграції, що знайшло своє відображення у стратегічному документі Асоціації європейських прикордонних регіонів «Територіальне співробітництво, що сприяє європейській інтеграції: міста і регіони, поєднані вздовж кордонів» (англ. – «Territorial cooperation fostering European integration: cities and regions linking across borders») [96], де зазначено, що прикордонні міста є центрами створення викликів, ризиків, проблем економічної інтеграції та одночасно – платформою для застосування механізмів посилення конкурентоспроможності прикордонних регіонів. Саме тому розробка програм транскордонного співробітництва на 2014-2020 рр. базується на двох вимірах (концептуальному та територіальному) з

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

акцентом на інтеграції прикордонних урбанізованих територій
(рис. 3.1).

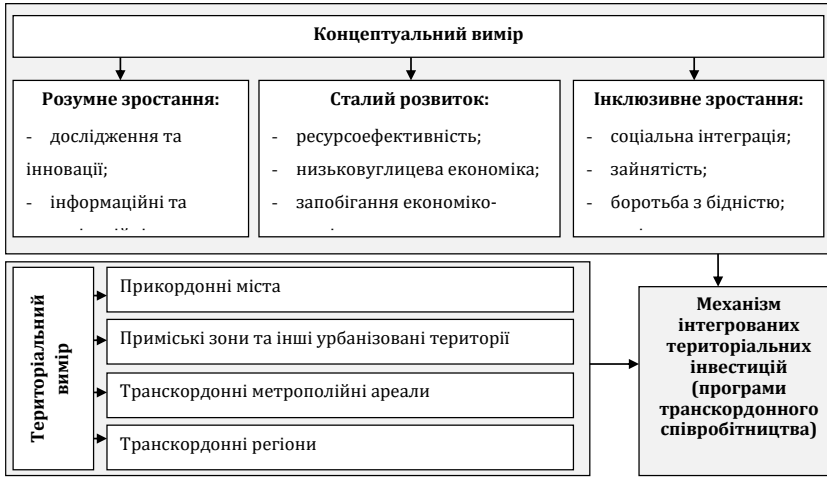


Рис. 3.1. Концептуальний та територіальний виміри інтеграції
прикордонних урбанізованих територій
Побудовано за: [97]

Територіальний вимір інтеграції прикордонних урбанізованих територій охоплює прикордонні міста, приміські зони, транскордонні метрополійні ареали та транскордонні регіони. Концептуальний вимір об'єднує концепції розумного зростання, сталого розвитку та інклюзивного зростання, які, фактично, є стратегічними пріоритетами соціально-економічного розвитку прикордонних міст і реалізуються

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

через механізм інтегрованих територіальних інвестицій, закладений у програми транскордонного співробітництва.

Концепція розумного зростання (у стосунку до міст – «Розумне місто») пройшла від традиційного суспільства знань до цілісної інформаційної громади, в якій взаємодія побудована через співпрацю між органами місцевого самоврядування, громадськими об'єднаннями, бізнес-структурами, науковими установами. Так, наприклад, у структурі сукупності партнерських інституцій, залучених до мереж з впровадження концепції «Розумне місто» в ЄС 33 % припадає на органи місцевого самоврядування, 29 % - на бізнес-структури, 16 % - на наукові та академічні інституції (рис. 3.2).

Європейська модель «Розумного міста» містить такі ключові елементи, як «розумна економіка», «розумна мобільність», «розумне довкілля», «розумні мешканці міста», «розумне життя» та «розумне врядування» [98]. Для реалізації цієї моделі в ЄС створена Європейська ініціатива «Розумного міста», де пріоритетними напрямками визначено: розвиток «розумного» житлового будівництва (із застосуванням новітніх енергозберігаючих технологій), модернізація енергетичних мереж, розбудова транспортної інфраструктури.

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

До цієї ініціативи в країнах ЄС станом на 2014 р. залучено понад 4500 міст [99].

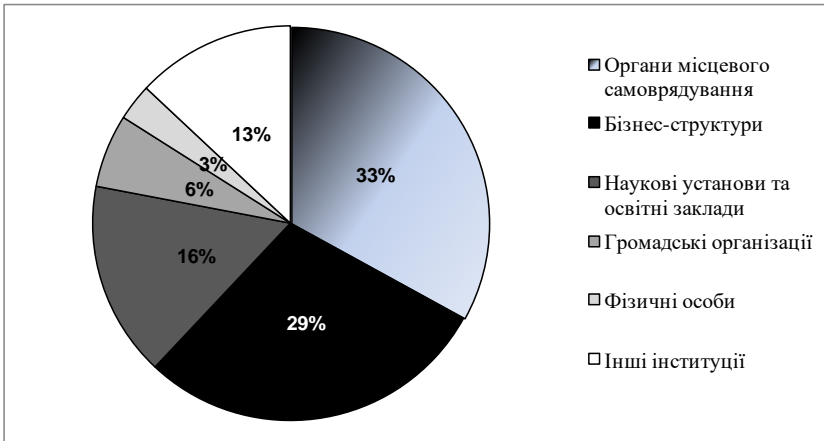


Рис. 3.2. Структура сукупності партнерських інституцій, залучених до мереж з впровадження концепції «Розумне місто» в ЄС, 2014 р.

Побудовано за: [100].

Важливу роль у запровадженні концепції «Розумного міста» відіграє партнерство муніципалітетів з ІТ-компаніями, які розробляють спеціальні сервіси для міст, які дозволяють використовувати екосистему рішень для оптимізації системи державних послуг, водо-і електропостачання міст, будівництва і планування, системи транспорту, громадської безпеки, розвитку туристичної інфраструктури, освіти, охорони

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

здоров'я. Прикладами розроблених сервісів для реалізації концепції «Розумне місто» є проєкт «CityNext» від компанії «Microsoft». Компанія «Cisco» розробляє і встановлює датчики для створення «розумного міста», які збирають відомості про доступність паркувальних місць, про споживання електроенергії та інші дані, аналіз яких дозволяє дізнатися про існуючі поточні проблеми в місті [101].

Поряд із концепцією «Розумного міста» забезпечення сталого та інклюзивного розвитку міст є серед базових принципів регіональної політики ЄС. У центрі інклюзивного розвитку стоїть людина, тому пріоритетними напрямками тут є всі аспекти його життя і діяльності, включаючи культуру, освіту, охорону здоров'я, науку, працевлаштування, соціальне забезпечення, творчість. Ця концепція передбачає формування такої моделі суспільного розвитку, яка створювала б соціальну гармонію і стабільність. Концепція сталого розвитку передбачає формування належного життєзабезпечення людини на території міст потребує створення відповідних умов (для проживання та відпочинку, гарантування безпечного перебування людини на території міст, створення «зелених зон»).

Формування належного життєзабезпечення людини на території українських прикордонних міст потребує створення

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

відповідних умов (для проживання та відпочинку, гарантування безпечного перебування людини на території міст, створення «зелених зон» тощо).

Водночас, за показниками сталого розвитку, Україна значно відстає від країн Європи. Спостерігається значна територіальна диференціація сталого розвитку прикордонних регіонів і в межах України (рис. 3.3). У 2013 р. західні прикордонні області України характеризувалися вищим показником інтегрального індексу сталого розвитку, у тому числі за показниками екологічного та соціально-інституційного виміру.

Запровадження європейського зразка стимулювання соціально-економічного зростання прикордонних міст на основі концепцій сталого розвитку, «розумного міста» та інклюзивного зростання є доцільним в Україні. Адже така модель передбачає залучення ефективного використання механізмів міжмуніципального співробітництва прикордонних міст, розвиток форм транскордонного співробітництва, поглиблення соціально-економічного зближення прикордонних територій, що особливо актуально в контексті євроінтеграції.

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

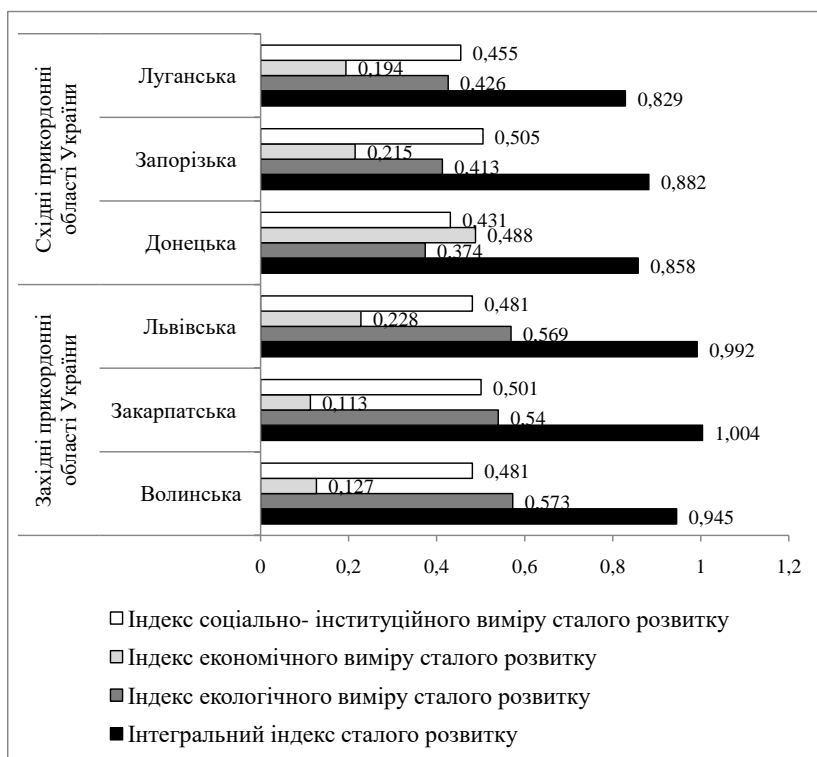


Рис. 3.3. Індекс сталого розвитку окремих прикордонних регіонів України, 2013 р.

Побудовано за: [102]

Необхідність розвитку міст, модернізації інфраструктури як одне з ключових завдань державної політики задеклароване на загальнодержавному рівні в Україні. У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року відображено

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

зв'язок між потребою вдосконалення міської інфраструктури та територіальною соціально-економічною інтеграцією. Так, для досягнення цілей Стратегії виокремлено такі завдання, як «підвищення ролі та функціональних можливостей міст у подальшому розвитку регіонів за рахунок удосконалення планування розвитку інфраструктури міст», а також «зосередження регіональної політики на використанні потенціалу найбільших урбанізованих центрів через розширення мережі між субрегіональними та місцевими центрами і сільськими територіями, включаючи покращення транспортної доступності» [103].

З огляду на це, ключовими напрямками розвитку прикордонних міст України є модернізація міської інфраструктури, покращення якості життя населення, зменшення соціальної напруги, пов'язаної з безробіттям та трудовою міграцією, соціально-економічна інтеграція з прикордонними територіями сусідніх країн (через механізми формування транскордонних метрополійних ареалів і мереж партнерських міст). Реалізація цих пріоритетів повинна включати такі інструменти:

1. Державно-приватне партнерство, в межах якого необхідно зусилля спрямувати на: модернізацію

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

енергооснащеності бюджетних установ та підприємств комунальної власності шляхом запровадження використання альтернативних джерел ресурсів в основному місцевого значення; зміну системи управління і забезпечення функціонування житлового фонду з метою створення умов для його реконструкції з утеплення багатоквартирних будинків та встановлення енергоефективного обладнання; впровадження довгострокових проектів технічного переоснащення підприємств житлово-комунального господарства на основі лізингу; заохочення приватного підприємництва до участі у модернізації інфраструктури, зокрема на умовах концесії.

Відповідні заходи доцільно реалізувати в межах регіональних програм розвитку державно-приватного партнерства (наприклад, Регіональної програми розвитку державно-приватного партнерства у Волинській області у 2013-2020 роках).

2. Організацію обміну досвідом між містами з проблем реформування міської інфраструктури. Це можна реалізувати у рамках європейських проектів Twinning, а також за посередництвом Асоціації міст України, яка має кількарічний досвід зі створення робочих груп представників органів

3.1. Інструменти посилення економічної безпеки прикордонних міст та урбанізованих територій

місцевого самоврядування міст для розробки та впровадження планів підвищення ефективності відповідних галузей.

3. Залучення провідних наукових установ до: розробки енергоефективних проєктів, проєктів запровадження використання альтернативних джерел ресурсів; здійснення постійного незалежного моніторингу та аналізу ефективності впровадження державних програм з модернізації міської інфраструктури, енергозбереження, зіставлення отриманих результатів із показниками ефективності аналогічних програм в інших державах, підготовки відповідних рекомендацій щодо ефективної адаптації іноземного досвіду в Україні.

4. Запровадження спеціального навчання та цільових інформаційних кампаній з питань енергозбереження для населення, менеджменту підприємств та комунальної сфери. До реалізації таких проєктів доцільно залучати громадські організації, навчальні заклади, а також використовувати з цією метою сучасний інформаційний інструментарій соціальних мереж та Інтернет-спільнот, який нині показує свою високу ефективність.

5. Отримання іноземної технічної допомоги використання кращого світового досвіду управління регіонами та впровадження енергозберігаючих технологій, модернізації

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

міської інфраструктури. Доцільно використати попередньо досягнуті домовленості з іноземними інституціями щодо фінансування спільних масштабних проєктів, що стосуються розвитку системи життєзабезпечення (проєкти «Розвиток міської інфраструктури - 2», «Підвищення енергоефективності у сфері централізованого теплопостачання України», проєкт GIZ «Енергоефективність у будівлях», проєкт GIZ «Муніципальний розвиток та оновлення старої частини міста Львова» тощо).

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

Реалізація намірів інтеграції України в європейський економічний простір потребує забезпечення належних передумов зміцнення економічної безпеки держави та регіонів, а також вироблення відповідної моделі управління розвитком регіональної соціально-економічної системи, яка би відповідала принципам та вимогам регіональної політики ЄС. Це особливо актуально для прикордонних малих міст України у зв'язку з тим, що вони першими відчувають вищий рівень конкурентної боротьби в умовах європейської інтеграції, при

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

низькому рівні їх соціально-економічного розвитку і недостатньому – конкурентоспроможності.

Негативні явища та тенденції у розвитку прикордонних малих міст і сільських поселень призводять до соціальної напруги (зростання безробіття, зuboжіння населення, погіршення якості життя тощо), стримують їх соціально-економічне зростання та перешкоджають рівноправній участі у проектах та програмах міжнародного, у тому числі транскордонного, співробітництва.

Характерною особливістю урбанізованих територій, особливо малих міст, західних областей України є трудова міграція. Вона є масовим і соціально значущим міграційним потоком, що позначається на багатьох індикаторах і аспектах економічної безпеки: демографічній ситуації, ринку праці, соціально-економічному розвитку, добробуті громадян, бідності та соціальному розшаруванні, сімейних відносинах і вихованні дітей. Трудова міграція має істотні психологічні, світоглядні, культурні наслідки. Характерними рисами трудової міграції малих міст є асиметричність міграційних потоків (переважно прикордонні регіони України є донорами), короткотривалість і сезонність. Спричинені нею проблеми потребують адекватних відповідей засобами міграційної,

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

соціально-економічної, зовнішньої політики, захисту прав людини [104, с. 130].

Малі міста відіграють важливу роль у формуванні поселенської мережі та забезпеченні розвитку національної економіки, адже у них проживає значна частина населення. Станом на 01.01.2014 р. у західних регіонах кількість жителів малих міст складала 32,5 – 56,9 % міського населення області та 13,9 – 26,2 % сукупної чисельності населення області (рис. 3.4).

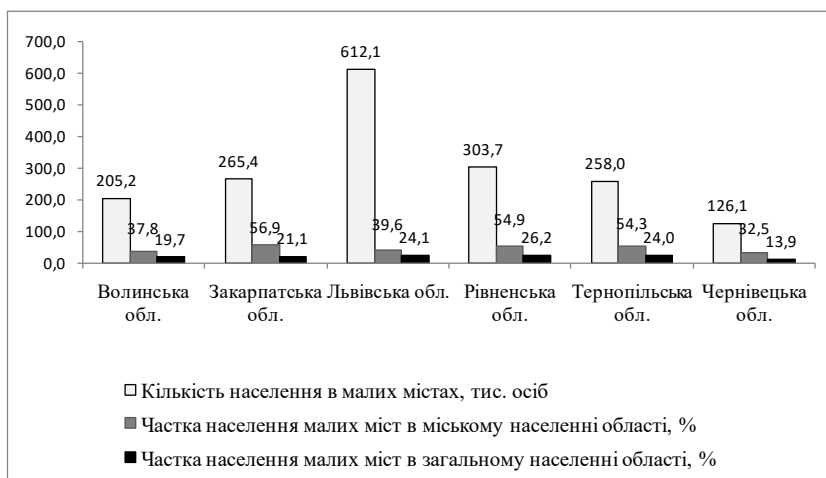


Рис. 3.4. Населення малих міст західних регіонів України, станом на 01.01.2014 р. [105]

Ключовими проблемами розвитку малих міст західних регіонів України є:

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

1. Монофункціональність економіки міст та низька конкурентоспроможність містоутворюючих підприємств. Переважно малі міста є монофункціональними, з низьким рівнем галузевої диверсифікації, невідповідністю галузевої структури місцевому природно-ресурсному потенціалу, що спричиняє залежність соціально-економічного розвитку міста від фінансово-господарського стану містоутворюючих підприємств.

2. Практична відсутність довготривалих горизонтальних коопераційних та кластерних зв'язків між підприємствами малих міст та прилеглих сільських районів з підприємствами обласного центру, що обмежує можливості територіальної соціально-економічної інтеграції як основи для зміцнення економічної безпеки малих міст.

3. Незадовільний стан житлово-комунального господарства, низька якість житлово-комунальних послуг населенню. Погіршення ситуації у житлово-комунальному господарстві малих міст пов'язано із фізичним зносом систем тепло-, водопостачання та водовідведення, які побудовані 30 – 40 років тому без застосування сучасних енергозберігаючих технологій. Низьким залишається і рівень забезпеченості малих міст холодним водопостачанням та каналізацією .

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Станом на 01.01 2014 р. в Україні 16 міст не мали централізованих систем водопостачання, з них 9 є малими містами західних областей України: Берестечко, Устилуг (Волинська обл.), Белз, Судова Вишня, Угнів (Львівська обл.), Скалат (Тернопільська обл.), Вашківці, Герца (Чернівецька обл.) [106].

4. Низький рівень надання соціальних та адміністративних послуг населенню, що значним чином обумовлене слабкою спроможністю переважної більшості територіальних громад, органів місцевого самоврядування малих міст щодо здійснення власних і делегованих повноважень.

Загрозлива ситуація на ринку праці, що проявляється у вищому рівні безробіття у порівнянні з середнім показником у регіоні. Розширення можливостей працевлаштування в малих містах стримується через відсутність належних інвестицій, за рахунок яких можна створити нові робочі місця або підтримати діяльність діючих підприємств, які є конкурентними. Населення малих міст характеризується нижчим рівнем мобільності, що теж негативно впливає на працевлаштування. Так, протягом 2008-2013 рр. у малих містах Львівської обл. спостерігається перманентне перевищення рівня безробіття над середньо обласним показником (табл. 3.1).

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

Таблиця 3.1

Рівень зареєстрованого безробіття у малих містах Львівської області, %, 2008-2013 рр.

Місто, область	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Львівська область	2,1	2,7	1,7	1,7	1,5	1,7
м. Борислав	4,1	4,4	3,2	3,6	3,1	3,1
м. Моршин	2,8	4,4	3,3	2,3	2,7	2,3
м. Новий Розділ	3,7	4,3	3,9	3,6	3	3,4
м. Самбір	3,9	4,7	3,5	2,9	2,5	2,6
м. Стрий	2,5	3,1	1,9	1,7	1,3	1,8
м. Трускавець	2,7	3,2	1,9	2,1	1,9	2,1

Побудовано за: [107]

5. Низька інвестиційна привабливість малих міст. Системність цієї проблеми зумовлена трансформаційною кризою, ліквідацією бюджетоформуючих великих підприємств, низькотехнологічністю «старопромислових» галузей, демографічною депресією внаслідок масової трудової міграції (сезонної, тривалої міжнародної і міжрегіональної), відсутністю брендингу малих міст.

6. Неналежний стан екологічної ситуації у містах, що пов'язане із проблемами збору та утилізації твердих побутових відходів, існуванням стихійних сміттєзвалищ.

У 2013 р. Асоціація міст України в рамках проекту «Формування політики, ґрунтованої на фактах, в сфері місцевого самоврядування в Україні» провела дослідження

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

стосовно ефективності поводження з ТПВ у дев'яти малих містах Західного регіону України (Бережани, Борщів, Монастирська, Підгайці, Шумськ (Тернопільська обл.), Долина, Калуш, Коломия, Косів (Івано-Франківська обл.). Найнижчий рівень задоволеності утилізацією сміття у власному населеному пункті продемонстрували респонденти-мешканці Косова (середня оцінка на рівні 1,6 бала за 5-бальною шкалою) та Монастирськ (1,9 бала). Загальну екологічну ситуацію у власному місті респонденти оцінили в межах 1,7 – 3,2 бали (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Загальна оцінка респондентами малих міст західних областей
України окремих екологічних проблем,
середній бал, 2013 р.

Екологічний аспект	Бережани	Борщів	Долина	Калуш	Коломия	Косів	Монастирська	Підгайці	Шумськ
Екологічна ситуація у власному місті	3,0	1,9	2,8	2,2	2,8	2,5	1,7	3,2	2,7
Якість питної води	4,7	2,5	3,0	2,2	3,4	3,6	1,8	3,7	1,8
Утилізація сміття у місті	2,8	2,2	2,8	2,4	2,4	1,6	1,9	2,1	2,2

Побудовано за: [108]

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

Фактично респонденти у всіх містах повідомили про наявність стихійних сміттєзвалищ, але найчастіше про це говорили представники Монастириська (97 %) та Шумська (94 %).

Середній рівень задоволеності респондентів вирішенням органами влади проблеми стихійних сміттєзвалищ варіює від 1,6 бала (Коломия і Монастириська) до 2,1 бала (Бережани, Борщів, Шумськ). У Підгайцях відповідний показник сягає 2,5 бала (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Оцінка респондентами протидії органів влади малих міст західних областей України стихійним сміттєзвалищам, середній бал, 2013 р.

Місто	Середній бал
Бережани	2,1
Борщів	2,1
Долина	1,8
Калуш	1,9
Коломия	1,6
Косів	1,7
Монастириська	1,6
Підгайці	2,5
Шумськ	2,1

Побудовано за: [108]

Зниження конкурентоспроможності господарювання в прикордонних малих містах внаслідок означених проблем

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

призводить до загострення таких негативних соціально-економічних наслідків та посилення їх впливу на конкурентоспроможність регіону, як:

- 1) зниження рівня економічної безпеки через погіршення галузевої структури промисловості та зменшення частки галузей, які створюють значну додану вартість, до критичних меж;
- 2) посилення залежності локального споживчого ринку від імпорту та зниження попиту на вітчизняні товари споживання, поширення тінізації споживчого ринку та зниження рівня продовольчої безпеки;
- 3) скорочення числа діючих підприємств, зростання безробіття та соціальної напруги, зменшення бюджетних надходжень, посилення депресивності територій;
- 4) масштабна депопуляція населення і зумовлене ним погіршення якісних характеристик людського капіталу при значних міграційних втратах економічно активного населення з високим професійно-кваліфікаційним рівнем;
- 5) нераціональна і загрозлива для демографічної безпеки динамічна зміна структури і трудових ресурсів (збільшення частки осіб віком 60 р. і старше (21-34 % загальної

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

чисельності населення) і зменшення частки осіб віку, молодшого за працездатний (17-21 %) [109].

Забезпечення достатніх темпів зростання малих прикордонних міст західних регіонів потребує подолання диспропорцій їх розвитку порівняно з іншими містами, посилення інноваційно-інвестиційної активності, виявлення й ефективного використання конкурентних переваг та потенціалу на інших регіональних та зовнішніх ринках.

Перспективним напрямом регіональної політики зі стимулювання соціально-економічного розвитку малих міст та зміцнення їх економічної безпеки є посилення інституційної спроможності місцевих органів влади брати участь у міжрегіональних проєктах (через створення муніципальних мереж співпраці, кластерів, асоціацій, налагодження співпраці між «містами-побратимами»).

Створення мереж співпраці між органами місцевого самоврядування на основі обміну знаннями, досвідом сприяє підзвітності на місцях і, в той же час, забезпечує засоби для поліпшення управління муніципальними послугами; приваблює зацікавленість закордонних партнерів, чим активізує грантодавчу та інвестиційну діяльність; поширює культуру вимірювання індикаторів серед органів самоуправ-

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

лінія, створює детальну статистичну базу соціально-економічного розвитку; забезпечує працівників муніципального рівня та асоціації корисною інформацією для інформування щодо рішень прийнятих на місцевому рівні та оптимізації наявних ресурсів; сприяє додатковим ініціативам типу «spin-off» (наприклад, вивчення найкращих практик, проведення бенчмаркінгу об'єднаннями муніципалітетів, створення Інтернет-інструментів бенчмаркінгу); посилює інтегральну конкурентоспроможність міст, регіонів.

Практика створення національних мереж обміну досвідом існує в Норвегії, Канаді, Польщі. Так, у канадській провінції Онтаріо розроблено мережу інституційної підтримки, що забезпечує використання систем вимірювання показників діяльності муніципалітетів на всіх рівнях обслуговування. Нині цей інструмент використовують працівники муніципалітетів для формування аналітичної звітності. Він також забезпечує можливість ухвалення рішень радами на доказовій основі. У Норвегії мережами обміну досвідом охоплені практично всі муніципалітети. При чому один муніципалітет може бути учасником кількох різних мереж. У Польщі створено 6 мереж такого типу, в які входять 35 міст з різних регіонів країни. Напрями співпраці, на основі яких сформовані

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст

України в контексті євроінтеграції

мережі обміну досвідом у Польщі, є такими: технічна допомога ЄС, освіта, культура, транспорт, комунальне господарство, житлове господарство. Самі учасники мереж обміну досвідом у Польщі відзначають, що діяльність такої форми партнерства є досить ефективною: 39 % учасників ефективність першого циклу роботи мереж оцінили як відмінну, а таку оцінку ефективності другого циклу дали 52 % учасників [110].

Запозичена у Норвегії та Польщі практика частково імплементована в Україні. Так, з 2008 р. з ініціативи Асоціації міст України у Тернопільській, Івано-Франківській, Миколаївській та Одеській областях функціонують мережі обміну досвідом, до яких входять малі міста. Мережі зосереджені на вивченні питань якості послуг в сфері охорони здоров'я, проблем житлово-комунального господарства, поводження з твердими побутовими відходами.

Важливим є встановлення партнерських відносин малих прикордонних міст західних регіонів України з містами сусідніх країн ЄС, що нагромадили позитивний досвід міжрегіонального та транскордонного співробітництва. Обмін досвідом вирішення місцевих проблем в процесі створення і реалізації спільних транскордонних проектів сприятиме

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

стимулюванню соціально-економічного розвитку малих міст і прилеглих сільських поселень як невід’ємних і, певною мірою, первинних компонент просторово-структурної конкурентоспроможності регіону. Доцільно використати при цьому те, що малі прикордонні міста регіону вже мають налагоджені контакти і досвід співробітництва з містами сусідніх країн.

Ключовими напрямками зміцнення економічної безпеки малих міст також є розробка програмних заходів з вирішення проблем житлово-комунального господарства, транспортної інфраструктури, стимулювання соціально-економічного зростання малих міст на основі концепцій сталого розвитку, «розумного міста»; залучення підприємницьких структур та громадських організацій до розробки та реалізації проектів з модернізації міської інфраструктури.

У ЄС є понад 5 тис. населених пунктів з населенням до 20 тис. осіб, які відносяться до категорії малих міст. У малих містах проживає 40 % населення ЄС [111]. У зв’язку з цим в ЄС адаптована модель «Розумного міста» для малих міст як ключових акторів територіальної соціально-економічної інтеграції.

Вирішення соціально-економічних проблем розвитку малих прикордонних міст західних регіонів пов’язане з активною

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

участю органів місцевого самоврядування у транскордонних програмах у межах Європейської політики сусідства й залученням до цього громадських організацій. Громадянське суспільство може відігравати вагомий роль у використанні організаційно-фінансових ресурсів Європейської політики сусідства, стати реальним учасником (донором і реципієнтом) програм фінансування в межах фінансового механізму – Інструменту європейського сусідства і партнерства (ІЄСП), підставами для чого є соціальні, економічні та інституціональні чинники і передумови, наведені нижче.

По-перше, різні громадські об'єднання представляють інтереси окремих груп населення, а тому можуть реалізовувати їх через співпрацю з місцевими органами влади для вирішення таких важливих проблем, як допомога соціально не захищеним прошаркам населення, працевлаштування молоді, підвищення рівня освіченості та інформованості суспільства, збереження стану довкілля та природних ресурсів.

Так, Регламент (ЄС) № 1638/2006, що встановлює загальні положення щодо Інструменту європейського сусідства і партнерства, до сфер співпраці, в межах яких надається фінансова допомога, відносить сприяння розвитку громадянського суспільства і неурядових організацій.

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Регламент наводить перелік недержавних організацій, які можуть бути бенефіціарами програм ІЄСП (неурядові організації; асоціації національних або етнічних меншин; групи місцевих громадян та асоціації ремісників; кооперативи, профспілки, організації, що представляють економічні і соціальні інтереси; місцеві організації, включаючи мережеві утворення, залучені до децентралізованої регіональної співпраці та інтеграції; організації споживачів; жіночі, молодіжні, навчальні, культурні, дослідницькі й наукові організації; транскордонні, неурядові асоціації та незалежні фундації).

По-друге, громадські організації мають кращу практику проектного менеджменту, створення і реалізації ефективних транскордонних і міжрегіональних проектів. Слід враховувати, що громадські об'єднання, як і органи місцевого самоврядування є суб'єктами транскордонного співробітництва і мають право подання заявок на участь у програмах ІЄСП.

По-третє, громадські організації відіграють важливу суспільну роль, формують громадську думку, тому їхня участь у проектах розвитку малих міст є інструментом

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

поширення ідей енергоефективності, збереження навколишнього середовища, а також брендингу міст.

Пріоритетним в контексті зміцнення економічної безпеки є покращення інвестиційної привабливості малих міст шляхом розробки інвестиційних паспортів міст та застосування технологій брендингу.

Для створення брендингу містам необхідно вирішити низку завдань. Насамперед, функції розробки і реалізації брендингу міста прикріпити до відповідних служб, найкращим варіантом було б створення при міських радах служби стратегічного маркетингу міста (за аналогом європейських міст це може бути окрема громадська неприбуткова організація), що матиме на меті виявити найсуттєвіші переваги та перспективи власного міста, які будуть відрізняти їх від інших малих міст регіону, а також проаналізувати можливості залучення інвестицій вже під конкретні проекти, і запропонувати шляхи вдосконалення інфраструктури міста та покращення сфери обслуговування.

У 2014 р. стартував проект «Малі міста – магніт для інвестора: підвищення інвестиційного потенціалу малих міст України». Загальною метою проекту є посилення інвестиційного потенціалу 50 українських малих міст і заохочення іноземних інвесторів до вибору малих міст в

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Україні як місця зосередження своїх інвестицій. Проект співфінансується в рамках програми співпраці Польщі для розвитку Міністерства закордонних справ РП у 2014р. Проект спрямовано до 80 представників влади, економічних відділів та відділів розвитку українських малих міст з чисельністю населення до 50 тис.). Проект поширено на 50 малих міст з 21 областей України. Основними цілями проекту є:

- підвищення рівня знань представників органів влади і співробітників відділів, які відповідають за економічний розвиток, у сфері створення інвестиційного потенціалу міста, у тому числі – посилення інвестиційної інфраструктури для інвесторів;
- підвищення рівня знань і компетентності учасників у сфері створення конкретних інвестиційних пропозицій та інвестиційних паспортів міст;
- популяризація 50 міст України, шляхом участі у виставці під час міжнародної конференції;
- ініціювання та розвиток співробітництва міст з регіональними центрами, які займаються інвестиціями та розвитком в Україні, з іноземними інвесторами, між собою та з малими містами у Польщі;

3.2. Напрями забезпечення економічної безпеки малих міст України в контексті євроінтеграції

– надання і розповсюдження матеріалів про створення марки міста й інвестиційних паспортів, та про інвестиційну ситуацію малих міст в Україні.

Реалізація заходів з диверсифікації видів економічної діяльності, розвитку ринку праці та стимулювання підприємництва в малих містах надасть можливість знизити рівень безробіття та мінімізувати пов'язану з ним соціальну напругу і, відповідно, зміцнити економічну безпеку.

У цьому контексті доцільною є розробка та запровадження сучасних організаційно-правових механізмів стимулювання залучення коштів трудових мігрантів у розвиток підприємництва (у т.ч. шляхом розвитку кредитної, споживчої кооперації, операцій з цінними паперами тощо). З метою переходу від деструктивної монофункціональності малих міст до диверсифікованої структури економіки необхідним є визначення і розвиток нових пріоритетних видів економічної діяльності (т.зв. «точок зростання») через підтримку конкурентоспроможних напрямів підприємницької діяльності, створення інноваційних ефективних організаційних форм. З цією метою необхідно активізувати роботу регіональних та місцевих органів державного управління у напрямі вивчення потенційних можливостей з виробництва та реалізації товарів

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

(послуг), виявлення найбільш перспективних напрямів підприємницької діяльності, розробки відповідних інвестиційних проектів, їх популяризації серед суб'єктів малого підприємництва в межах області та за кордоном (може здійснюватись із залученням до цієї роботи громадських об'єднань та асоціацій підприємців).

3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Динамічний розвиток інтеграційних процесів у Європі супроводжується інтенсивною міграцією населення, посиленням урбанізаційних тенденцій, укрупненням урбанізованих територій та їх перетворенням у метрополійні ареали. У зв'язку з цим метрополійні ареали на національному рівні в більшості країн континенту стали розглядатися в якості стратегічного елементу соціально-економічного розвитку держав, зміцнення економічної безпеки, а також предмету політичних дискусій щодо конкурентоспроможності та просторового розвитку урбанізованих територій. Вплив і характер політики стимулювання метрополійних функцій

3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

урбанізованих територій у різних країнах Європи є відмінними. Так, поліцентрична структура розселення в Німеччині демонструє зміцнення позицій метрополійних ареалів, у той час як французька просторова структура з потужним центром в одному місті-метрополії – Парижі – підкреслює важливість розвитку другорядних осередків, центрів адміністративних одиниць. Через вкрай малонаселені регіони на півночі Скандинавії пріоритет у регіональній політиці надається стабілізації малих і середніх урбанізованих територій, а також реалізації ними окремих метрополійних функцій. Таким чином, відмінність моделей просторового розвитку урбанізованих територій у різних країнах спричиняє наукову полеміку щодо теоретичного підґрунтя та практичної доцільності використання інструментів стимулювання реалізації метрополійних функцій урбанізованих територій.

Спільне дослідження кількох провідних німецьких наукових установ [112], присвячене обґрунтуванню ключових характеристик та сутності метрополійних ареалів, містить ідентифікацію функцій, які міста-метрополії повинні виконувати в глобальній мережі потоків товарів, капіталів, інформації і людей. У дослідженні виявлено чотири основні метрополійні функції: функцію інновацій і конкуренції,

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

функцію прийняття рішень та контролю, функцію шлюзу, символічну функцію. Наведені вище функції стосуються ключових видів діяльності, які спрямовані на підтримку і розвиток потенціалу метрополійних ареалів.

Подібний підхід використали Т. Марковські і Т. Маршал [113], визначивши такі функціональні іпостасі міст-метрополій: політичний, релігійний та адміністративний центр; культурний, науковий і освітній вузол; туристичний, економічний і фінансовий центр; місце накопичення інформації і перерозподілу транспортних потоків. Функцію прийняття рішень і функцію управління Т. Марковські і Т. Маршал характеризують як визначальні для метрополійних ареалів.

Ґрунтуючись на концепції світового міста, Е. Корцеллі-Олейнічак [114] встановлює зв'язок між основними метрополійними функціями та видами діяльності. Так, функції урбанізованої території як транспортного вузла та медіа-центру пов'язані зі сферою товарного обігу, функція центру знань та інновацій стосується діяльності з виробництва, функція культурного центру співвідноситься зі споживанням та відтворенням, а такі метрополійні функції, як місто-

3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

фінансовий центр, резиденція уряду і парламенту передбачають здійснення регулювання та контролю.

Зважаючи на зростаючу роль метрополійних функцій урбанізованих територій у забезпеченні стійкого соціально-економічного зростання регіонів та держави, необхідно визначити основні тенденції розвитку метрополійних ареалів у країнах Європи та особливості реалізації метрополійних функцій урбанізованими територіями України.

Великі урбанізовані території є основою розвитку не лише багатьох національних економік, але й світової економіки загалом. Адже у 600-ти найбільших містах світу створюється 60% світового ВВП¹¹⁵. Поряд із великими урбанізованими територіями значну роль у забезпеченні соціально-економічного зростання відіграють урбанізовані території середніх розмірів. Згідно дослідження McKinsey Global Institute [115] до 2025 р. 23 найбільші метрополії світу (урбанізовані території з населенням понад 10 млн осіб) будуть забезпечувати 10 % приросту світового ВВП (зараз – 14 % світового ВВП), а частка урбанізованих територій середнього розміру (так звані урбанізовані території другого рівня із населенням від 150 тис. до 10 млн осіб) становитиме більше 50 % світового ВВП. Як урбанізовані території-гіганти, так і

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

урбанізовані території другого порядку мають високі темпи економічного зростання, приросту населення та територіальної експансії, що обумовлює реалізацію ними метрополійних функцій.

Тривалий час вимір метрополійних функцій урбанізованих територій мав описовий характер, що унеможливлювало співставність рівня їх реалізації в окремих населених пунктах. Спробу надати кількісний вимір метрополійним функціям здійснив Федеральний інститут досліджень будівництва, міських відносин і просторового розвитку (Німеччина), створивши інтегральний показник – індекс метрополійних функцій, до складу якого входить п'ять функцій: політика, економіка, наука, транспорт і культура.

За індексом метрополійних функцій лідером в Європі є Лондон (рис. 3.5), де відповідний показник становить 100 [116]. Коефіцієнти, що демонструють рівень реалізації окремих метрополійних функцій у Лондоні, є такі: політика – 93, економіка – 71, наука – 76, транспорт – 95, культура – 100. Незначно за індексом метрополійних функцій від Лондона відстає Париж (індекс становить 97,9). При чому за рівнем реалізації трьох метрополійних функцій Париж випереджає

3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

метрополійний ареал Лондона, а саме: політика – 98, економіка – 100, наука – 100.

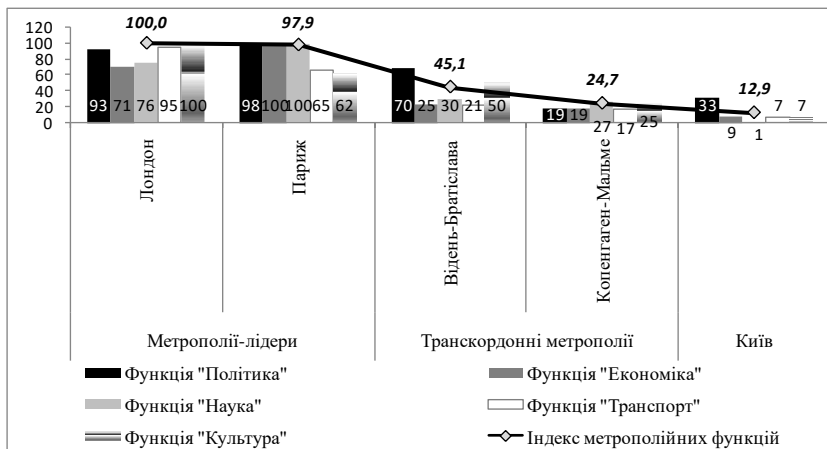


Рис. 3.5. Індекс метрополійних функцій окремих метрополійних ареалів Європи, 2011 р.

Побудовано за: [116]

Серед усіх українських урбанізованих територій лише Київ має відчутний вплив виконання метрополійних функцій у континентальному вимірі. За індексом метрополійних функцій (12,9) Київ займає 33-тє місце в Європі. Найбільш розвинутою в Києві є політична функція (коефіцієнт метрополійної функції – 33). Решта функцій Києва оцінено на такому рівні: економіка – 9, наука – 1, транспорт – 7, культура – 7. Разом з тим, виконання метрополійних функцій можливе не лише

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

столицею, а й іншими містами України, які набувають більшої вагомості у соціально-економічному житті країни.

В Україні дедалі більше зростає роль інтегративних факторів процесу урбанізації, а його сфера, раніше локалізована в містах, поширюється на сільську місцевість, охоплюючи все суспільство загалом. Найважливішим матеріальним результатом сучасної урбанізації є велика міська агломерація, скупчення міських поселень, об'єднаних інтенсивними різноманітними зв'язками, у складну динамічну систему. В Україні найвищий рівень урбанізації характерний для східних регіонів. Так, у Донецькій області рівень урбанізації – 90 %, Луганській – 86 %, Дніпропетровській – 83 %. Найнижчим цей показник є в Закарпатській області – 37 %. А за регіональним розподілом густоти розміщення урбанізованих територій в Україні (кількістю міст в розрахунку на 1 тис. кв. км) лідирують навпаки західні області України [117].

Поліцентричний просторовий розвиток є передумовою ефективної реалізації метрополійних функцій (багатьох чи лише окремих) урбанізованими територіями другого порядку (в Україні – обласними центрами). Процеси урбанізації все частіше приводять до взаємного поєднання, а іноді взаємного поглинання агломерацій з наступним створенням конурбацій

3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

чи мегаполісу. У 19 найбільших міських агломераціях України проживає біля 17 млн осіб, 36 % населення країни. На території агломерацій, що становить менше 10% території України виробляється близько 3/4 ВВП. Через реалізацію метрополійних функцій центри сучасних агломерацій України можуть стати точками зростання і підвищення конкурентоспроможності, але разом з тим вони часто трансформуються у центри біфуркації, концентрації найбільших проблем, зокрема екологічних та соціальних.

Під впливом інтеграційних процесів у Європі почали формуватися транскордонні метрополійні ареали, які об'єднують дві чи більше урбанізовані території по різні боки державного кордону. Дифузія міських інфраструктур у транскордонному метрополійному ареалі обумовлює синергетичний ефект у реалізації метрополійних функцій урбанізованих територій, що входять до складу цього ареалу. Так, наприклад, транскордонний метрополійний ареал Відень–Братіслава за індексом метрополійних функцій (індекс 45,1) займає 7-ме місце в Європі (рис. 3.5), а метрополійний ареал Копенгаген–Мальме – 17-те місце (індекс 24,7). Загалом, у Європі налічується понад 120 транскордонних метрополійних ареалів [116].

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Існує два фундаментальні виміри транскордонної інтеграції прикордонних територій – економічний та політичний. Саме економічний вимір транскордонної інтеграції прикордонних урбанізованих територій у транскордонний метрополійний ареал створює підґрунтя для спільної реалізації метрополійних функцій, що часто має компліментарний характер [118]. Інтенсифікація транскордонного співробітництва західних регіонів України може стати передумовою формування і розвитку метрополійних функцій українських прикордонних урбанізованих територій (за прикладом численних транскордонних метрополійних ареалів Європи). Адже на західному кордоні України спостерігається поглиблення економічного транскордонного співробітництва, про що свідчить активна транскордонна торгівля, трудова і освітня міграція. Цьому сприяє лібералізація умов перетину кордону та працевлаштування в ЄС для жителів західних прикордонних територій України, що полягає у: запровадженні режиму малого прикордонного руху між Україною, Угорщиною, Словаччиною і Польщею, преференціях, що надаються власникам карти поляка і карти угорця, особливих умовах працевлаштування для сезонних працівників.

3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій західних областей України передбачає інтенсифікацію процесу територіальної соціально-економічної інтеграції. У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року відображено зв'язок між потребою вдосконалення міської інфраструктури та територіальною соціально-економічною інтеграцією. Так, для досягнення цілей Стратегії виокремлено такі завдання, як «підвищення ролі та функціональних можливостей урбанізованих територій у подальшому розвитку регіонів за рахунок удосконалення планування розвитку інфраструктури міст», а також «зосередження регіональної політики на використанні потенціалу найбільших урбанізованих центрів через розширення мережі між субрегіональними та місцевими центрами і сільськими територіями, включаючи покращення транспортної доступності» [103].

З огляду на це, ключовими напрямками розвитку прикордонних урбанізованих територій є модернізація міської інфраструктури, соціально-економічна інтеграція з прикордонними територіями сусідніх країн через механізм формування транскордонних метрополійних ареалів і

Розділ 3. Безпека розвитку урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

міжмуніципального співробітництва (ММС). Реалізація цих пріоритетів повинна включати такі заходи:

1. Формування мереж співпраці між населеними пунктами в межах метрополійних ареалів. Для активізації мережевого міжмуніципального співробітництва органам місцевого самоврядування прикордонних населених пунктів за посередництвом Асоціації міст України, яка має відповідну практику, варто створити мережі обміну досвідом з питань розвитку прикордонної, дорожньо-транспортної, комунальної інфраструктури. Відповідні мережі можна організувати на базі існуючих міжмуніципальних об'єднань у прикордонних регіонах (Обласної асоціації місцевих рад «Ради Львівщини», Асоціації розвитку і реформ міст, селищ і сіл «Закарпаття – XXI століття», регіональних відділень Асоціації міст України, обласних відділень Всеукраїнської асоціації сільських та селищних рад, Асоціації органів місцевого самоврядування «Єврорегіон Карпати – Україна»).

2. Нормативно-правове врегулювання окремих проблем, що гальмують розвиток ММС в Україні чи ускладнюють процес використання механізмів ММС як засобів взаємодії суб'єктів у межах метрополійних ареалів. Передусім, йдеться про децентралізацію функцій державного управління, делегування

3.3. Реалізація метрополійних функцій урбанізованих територій в умовах зближення України та ЄС

значної частини його повноважень органам місцевого самоврядування та іншим самоврядним інституціям, надання їм більшої самостійності у вирішенні спільних з регіонами сусідніх держав завдань регіонального та місцевого розвитку (зокрема, це стосується формування місцевих бюджетів та їх використання).

3. Надання імпульсу, мотивування органів місцевого самоврядування до використання наявного потенціалу механізмів ММС через поширення кращих практик ММС та ініціатив органів місцевого самоврядування, спрямованих на розвиток територіальних громад, публічне визнання досягнень органів місцевого самоврядування як інструмент заохочення до подальших напрацювань у напрямі підвищення стандартів якості життя громади.

4. Включення механізмів формування метрополійних ареалів і транскордонного міжмуніципального співробітництва (державно-приватного і муніципального партнерства, партнерства міст та взаємодії міст-побратимів тощо) до різних державних та регіональних програм, спрямованих на соціально-економічний розвиток прикордонних територій (зокрема, регіональних програм з міжнародного і транскордонного співробітництва, європейської інтеграції).

Розділ 4 Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

У глобальному світі високо урбанізовані території стають платформою зростання і підвищення конкурентоспроможності, але разом з тим вони часто стають точками біфуркації, концентрації найбільших проблем, зокрема екологічних та соціальних, створюють ризики для людського розвитку.

Стрімка урбанізація спричиняє нестачу вільних робочих місць, що ускладнює ситуацію на ринку праці, зумовлює трудову міграцію з прилеглих територій до великих міст, з малих міст до обласних центрів. Так, для переважної кількості міст України сьогодні притаманні такі ризики: постаріння населення; нерегульована трудова міграція; нелегальна зайнятість (особливо у сфері будівництва та у сфері послуг); відсутність достатньої кількості дошкільних закладів (у т.ч. дитячих садочків) тощо. Поряд з цим, в Україні спостерігається чітка взаємозалежність між розміром міста та

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

питомою вагою населення, зайнятого у всіх сферах економічної діяльності міста, між розміром міста та потенціалом розвитку ринку праці, потребою у новій робочій силі. Лідерами щодо залучення трудових ресурсів з регіонів до економіки міст в Україні традиційно залишаються м. Київ та обласні центри.

Нестабільність економічної ситуації та соціально-економічні ризики урбанізації, що описані вище, є передумовою виникнення конфліктогенних загроз в урбанізованому середовищі, що часто проявляються в поширенні криміногенної ситуації, виникненню непорозумінь серед груп населення, збройних сутичок і навіть сепаратизму, який становить загрозу не лише економічній безпеці регіону, а й національній безпеці.

Так, в Україні для регіонів з високим рівнем урбанізації (східні області України) притаманна значна кількість злочинів, причому не лише в абсолютному, але й у відносному вимірі. Зокрема, найбільша кількість злочинів на 1 тис. осіб у 2013 р. було скоєно у Луганській області, де рівень урбанізації становить 87 %, а також Запорізькій області (рівень урбанізації – 77 %) (рис. 4.1).

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

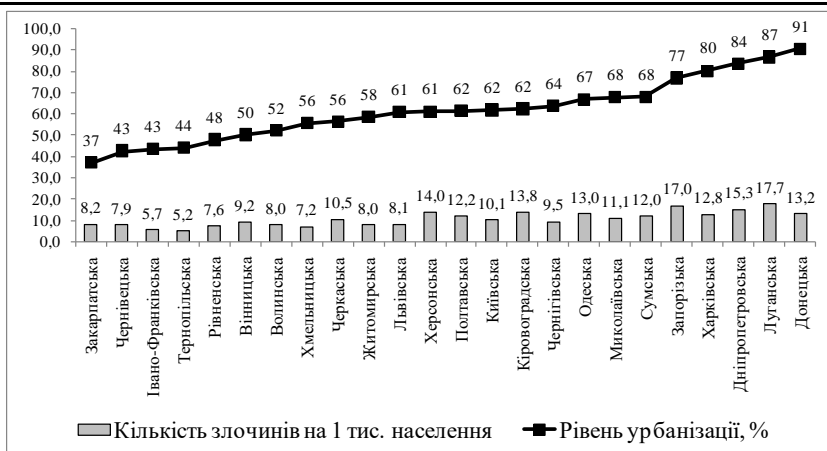


Рис. 4.1. Кількість злочинів та рівень урбанізації регіонів України, 2013 р.

Побудовано за: [119]

Зростаючий вплив конфліктогенних чинників урбанізації у поєднанні з погіршенням соціально-економічної ситуації в країні створив підґрунтя для значного дестабілізуючого впливу зовнішніх політичних чинників, що в кінцевому підсумку призвело до розвитку сепаратистських настроїв у східних областях України.

Основні передумови, що створюють конфліктогенні ризики в урбанізованих територіях, такі:

- неконтрольована міграція;

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

- соціально-економічна депресія, що приводить до «пошуку винних» та ксенофобії;
- відсутність виразної національної політики вирівнювання соціально-економічних диспропорцій;
- відсутність культури міжнаціонального спілкування;
- протистояння еліт і кланів на тлі високого рівня корупції та масової бідності населення;
- низька відповідальність ЗМІ, що часто роздувають конфлікти.

Поряд із проблемою сепаратизму у східних регіонах в урбанізованих територіях з'являється загроза зростання ксенофобії та пов'язаних з нею екстремістських ідеологій. В даний час зростання міжетнічної напруженості констатується багатьма експертами, і очевидно, що необхідно ґрунтовне вивчення даного феномена і тривала робота щодо зняття напруженості і запобігання конфліктам.

На виникнення конфліктогенних ризиків має значний вплив політична діяльність громадськості. Вона має важливе значення як для формування авторитету демократичних інститутів, так і для здатності громадян сформулювати свої вимоги і змусити представників влади нести відповідальність.

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

У дослідженні¹ ми використали: факторний аналіз для визначення вимірів політичної активності і зменшення 24 видів активності до 3 вимірів політичної активності. Багатовимірний аналіз для пояснення відмінностей у політичній діяльності громадян в різних містах України.

¹ Дані були отримані в межах проекту «Формування політики, ґрунтованої на фактах, в сфері місцевого самоврядування в Україні», який був реалізований Всеукраїнською асоціацією органів місцевого самоврядування «Асоціація міст України» спільно з Норвезьким інститутом міських і регіональних досліджень (NIBR) та Норвезькою асоціацією місцевих і регіональних влад (KS).

Дані з опитування населення були зібрані у 7 містах-обласних центрах та у 8 містах обласного значення України, а саме: Бердянськ, Бориспіль, Вінниця, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Коростень, Кривий Ріг, Луцьк, Львів, Павлоград, Первомайськ, Рівне, Черкаси, Чернігів, Чугуїв.

Соціологічне опитування населення проводилося в червні-липні 2014 року в 15 містах, згаданих вище. Метод опитування – структуроване інтерв'ю у форматі «віч-на-віч» за місцем проживання респондентів. У кожному місті було опитано по 100 осіб. Загальна вибірка склала 1500 осіб. Вибірка – репрезентативна для дорослого населення досліджуваних міст України, багатоступенева, стратифікована, з використанням квотного методу відбору респондентів на останньому етапі.

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

Соціологічне опитування містило запитання про 24 види політичної активності (табл. 4.1). З'ясувалося, що найбільш поширеним видом політичної активності в містах України є голосування на виборах (84 %).

Таблиця 4.1

Види політичної активності мешканців міст України

Вид політичної активності мешканців міст України	Частка
1	2
Голосували на виборах	84 %
Ходили на зустрічі громадян з депутатами міськради	18 %
Брали участь у загальних зборах громадян	15 %
Ходили на зустрічі громадян з міським головою	14 %
Брали участь у легальній демонстрації	13 %
Брали участь в опитуваннях з місцевих питань	9 %
Зверталися до представників місцевої влади з пропозиціями, заявами, скаргами	9 %
Підписували петицію, колективні звернення	8 %
Брали участь у громадських слуханнях	8 %
Брали участь у висуненні місцевих ініціатив	6 %
Брали участь у страйку	5 %
Обговорювали політику місцевої влади через Інтернет	5 %
Особисто збирали підписи	4 %

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки
урбанізованих територій України

Продовження таблиці 4.1

1	2
Брали участь в громадських обговореннях рішень органів влади, проектів нормативно-правових актів	4 %
Бойкотували вибори	3 %
Брали участь у нелегальній демонстрації	3 %
Брали участь у семінарах, круглих столах, консультаціях	3 %
Робили запити до місцевої влади на отримання публічної інформації	3 %
Поширювали листівки з політичним змістом	2 %
Брали участь в експертизах діяльності місцевої влади	1 %
Брали участь в протестних подіях, що завдали шкоди майну або здоров'ю / життю людей	1 %
Блокували вулиці чи автошляхи	1 %
Виголошували політичну промову	1 %
Захоплювали будівлі, де розташовані органи влади, навчальні заклади, підприємства	0 %

Побудовано за: [120]

Факторний аналіз дозволив зменшити кількість видів активності до 3 вимірів політичної активності, які умовно можна назвати «контакт», «протест» та «вибори» (табл. 4.2).

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки
урбанізованих територій

Таблиця 4.2

Результати факторного аналізу для визначення схильності мешканців урбанізованих територій України до конфліктів і протестів

Вид громадської участі	Вимір		
	1 - Контакт	2- Протест	3- Вибори
1	2	3	4
Голосували на виборах			-65
Бойкотували вибори			65
Зверталися до представників місцевої влади з пропозиціями, заявами, скаргами	51		
Робили запити до місцевої влади на отримання публічної інформації	50		
Брали участь у громадських слуханнях	60		
Підписували петицію, колективні звернення	58		
Особисто збирали підписи	53		
Виголошували політичну промову	48		
Поширювали листівки з політичним змістом	42		
Брали участь у загальних зборах громадян	55		
Брали участь у висуненні місцевих ініціатив	65		

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки
урбанізованих територій України

Продовження таблиці 4.2

1	2	3	4
Брали участь в громадських обговореннях рішень органів влади, проектів нормативно-правових актів	68		
Брали участь в експертизах діяльності місцевої влади	51		
Брали участь у семінарах, круглих столах, консультаціях	69		
Брали участь в опитуваннях з місцевих питань	52		
Ходили на зустрічі громадян з міським головою	50		
Ходили на зустрічі громадян з депутатами міськради	45		
Брали участь у легальній демонстрації		49	
Брали участь у нелегальній демонстрації		63	
Брали участь у страйку		62	
Брали участь в протестних подіях, що завдали шкоди майну, здоров'ю людей		58	
Захоплювали будівлі, де розташовані органи влади, підприємства		65	
Блокували вулиці чи автошляхи		77	

Розраховано за: [120]

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

Узагальнюючи дані аналізу, зазначимо, що громадяни з вищим рівнем освіти більш схильні висловлювати свої вимоги безпосередньо представникам місцевої влади, ніж люди з нижчим рівнем освіти (демографічні і соціально-економічні характеристики мешканців урбанізованих територій України подано в табл. табл. 4.3).

Громадяни, які контактують з політиками та органами влади, мають менше довіри до місцевих владних структур, але є зацікавленими у місцевій політиці і впевненими у своїй здатності змінити ситуацію і вплинути на прийняття рішень на місцевому рівні. Громадяни Києва, Бердянська та Івано-Франківська більш схильні до використання контакту з місцевими органами влади, місцевого самоврядування як способу змусити представників цих органів нести відповідальність. В українських містах чоловіки більш схильні до протестів, ніж жінки (характеристики соціального капіталу урбанізованих територій України в контексті схильності до конфліктів і протестів подано в табл. 4.4). Студенти і люди з низьким рівнем матеріального забезпечення більш схильні використовувати неформальні (нелегальні) види політичної активності. Громадяни, які протестують, впевнені, що можуть здійснити зміни у місцевій політиці.

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки
урбанізованих територій України

Таблиця 4.3

Демографічні і соціально-економічні характеристики
мешканців урбанізованих територій України в контексті
схильності до конфліктів і протестів

Демографічні і соціально-економічні характеристики	1. Контакт		2. Протест		3. Вибори	
	Beta-коefficient	Рівень значущості	Beta-коefficient	Рівень значущості	Beta-коefficient	Рівень значущості
Стать	-0,029		0,101	***	-0,013	
Вік 30-39 р.	0,084	**	0,041		0,088	**
Вік 40-49 р.	0,049		0,009		0,068	*
Вік 50-59 р.	0,057		0,024		0,122	***
Вік 60 років і більше	0,054		-0,037		0,174	***
Рівень освіти	0,054	*	0,049		0,024	
Матеріальне становище	0,026		-0,094	***	-0,006	
Зайнятість: праця	-0,019		-0,029		0,019	
Зайнятість: пенсія	-0,002		-0,027		-0,035	
Зайнятість: навчання	-0,037		0,092	***	0,006	

Примітка:

* – низький рівень статистичної значущості;

** – середній рівень статистичної значущості;

*** – високий рівень статистичної значущості.

Розраховано за: [120]

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки
урбанізованих територій

Таблиця 4.4

Характеристики соціального капіталу урбанізованих територій
України в контексті схильності до конфліктів і протестів

Характеристики соціального капіталу	1. Контакт		2. Протест		3. Вибори	
	Beta-коefficient	Рівень значущості	Beta-коefficient	Рівень значущості	Beta-коefficient	Рівень значущості
Рівень довіри до владних структур та представників влади	-0,101	***	-0,056	*	0,083	**
Впевненість громадян у своїй здатності впливати на прийняття рішень на місцевому рівні	0,143	***	0,073	**	0,060	*
Зацікавленість у місцевій політиці	0,164	***	0,058	*	0,049	

Примітка:

* – низький рівень статистичної значущості;

** – середній рівень статистичної значущості;

*** – високий рівень статистичної значущості.

Розраховано за: [120]

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки
урбанізованих територій України

Лише мешканці Львова та Івано-Франківська є більш схильними до протесту, ніж мешканці Києва (географічні характеристики мешканців урбанізованих територій України в контексті схильності до конфліктів і протестів подано в табл. 4.5).

Таблиця 4.5

Географічні характеристики мешканців урбанізованих
територій України в контексті схильності до конфліктів і
протестів

Місто	1. Контакт		2. Протест		3.Вибори	
	Бета-коefficient	Рівень значущості	Бета-коefficient	Рівень значущості	Бета-коefficient	Рівень значущості
1	2	3	4	5	6	7
Київ (категорія порівняння)						
Бердянськ	0,019		-0,172	***	-0,187	***
Бориспіль	-0,087	**	-0,084	**	-0,036	
Вінниця	-0,099	***	-0,081	**	-0,018	
Дніпро	-0,147	***	-0,134	***	-0,056	
Івано-Франківськ	0,066		0,168	***	0,075	*
Кам'янець-Подільський	-0,137	***	-0,099	***	-0,065	
Коростень	-0,198	***	-0,182	***	0,037	
Кременчук	-0,195	***	-0,175	***	-0,015	

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

Продовження таблиці 4.5

1	2	3	4	5	6	7
Кривий Ріг	-0,170	***	-0,109	***	-0,124	***
Луцьк	-0,084		-0,084	*	0,059	
Львів	-0,116	**	0,124	***	0,112	**
Миколаїв	-0,190	***	-0,135	***	-0,047	
Павлоград	-0,109	**	-0,092	**	-0,110	**
Первомайськ	-0,177	***	-0,148	***	-0,020	
Рівне	-0,065		-0,071		0,057	
Харків	-0,207	***	-0,141	***	-0,123	***
Черкаси	-0,137	***	-0,136	***	0,036	
Чернігів	-0,189	***	-0,093	*	-0,010	
Чугуїв	-0,118	***	-0,144	***	-0,071	*
R ² (коефіцієнт детермінації)	0,176		0,204		0,155	

Примітка:

- * – низький рівень статистичної значущості;
- ** – середній рівень статистичної значущості;
- *** – високий рівень статистичної значущості.

Розраховано за: [120]

Щодо активності громадян на виборах: загалом спостерігається висока явка виборців. Молоді люди рідше беруть участь у виборах, ніж старші громадяни. У виборах переважно беруть участь громадяни з вищим рівнем довіри до владних структур і зацікавленості в політиці. Громадяни Львова та Івано-Франківська більш схильні брати участь у

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

голосуванні, ніж мешканці Києва. Громадяни Харкова, Бердянська, Кривого Рогу, Павлограда та Чугуєва найменш схильні віддавати свій голос на виборах.

Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій переважно мають внутрішній характер виникнення. Боротьбу з їх проявами покладають на місцеві органи влади, наприклад, на муніципальну міліцію, яка ще не набула поширення в містах України, однак успішно функціонує в закордонних містах.

До прикладу, сучасна муніципальна міліція в Польщі була створена в 1991 р. і називається зараз «міська охорона» («straż miejska») або «гмінна охорона» («straż gminna»). Міська та гмінна охорона створюється на підставі рішення міської ради або ради гміни, підпорядковується органам місцевого самоврядування і утримується за кошти місцевих бюджетів. Працівники міської та гмінної охорони мають відповідну форму одягу, володіють травматичною та іноді вогнепальною зброєю, користуються транспортними засобами з відповідним ознакуванням (автомобілями, мотоциклами, скутерами і велосипедами). У Польщі діє єдина «гаряча» телефонна лінія міської та гмінної охорони.

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

Ключові функції міської охорони та гмінної охорони у Польщі:

- збереження порядку в громадських місцях;
- контроль за дотриманням правил дорожнього руху його учасниками;
- контроль за безквитковим проїздом у громадському транспорті;
- співробітництво з відповідними службами в галузі збереження життя і здоров'я громадян, надання допомоги в ліквідації наслідків стихійних лих та інших місцевих небезпек;
- охорона об'єктів комунальної власності та стратегічних об'єктів міської інфраструктури;
- охорона місця злочину, ДТП до прибуття представників відповідних служб, компетентних у вирішенні створених проблем;
- супровід, конвоювання цінних паперів та грошових цінностей;
- інформування місцевого населення про стан і характер небезпеки, ініціювання та участь у заходах, спрямованих на запобігання вчинення злочинів, а також співпраця в цій

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

сфері з державними органами, органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями.

Основними інструментами впливу муніципальних охоронних служб на суб'єктів, що створюють загрози правопорядку, є: засоби виховного характеру (наприклад, попередження, зауваження), накладання штрафу, притягнення до відповідальності шляхом судового розгляду вчиненого злочину, скерування справи до інших спеціалізованих інституцій. Так, у 2012 р. найчастіше використовувався інструмент накладання штрафів (у 57,3 % справ). У 38,1 % справ працівники міської та гмінної охорони застосовували засоби виховного характеру. У 4,0 % випадків залучення муніципальних охоронних служб покарання порушникам визначалося у суді, в решті випадків (0,6 %) справу скеровували до інших спеціалізованих інституцій [121].

Як і в попередні роки, у 2012 р. найбільші штрафи накладалися за злочини, пов'язані з:

- порушенням безпеки і порядку в спілкуванні (81,0 %);
- перебуванням особи у нетверезому стані (8,3 %);
- пошкодженням предметів громадського користування (3,6 %);
- порушенням громадського порядку та спокою (2,2 %);
- порушенням чистоти у муніципалітеті (1,5 %);

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

- створенням небезпеки здоров'ю людей внаслідок вживання тютюнових виробів в громадських місцях (1,0 %);
- створення небезпеки особі та майну (0,7 %) [121].

У деяких містах Польщі прийнято рішення про ліквідацію муніципальних служб охорони у зв'язку з дублюванням міською та гмінною охороною низки функцій інших служб та потребою в значних коштах утримання (середньорічна вартість утримання 1 працівника міської охорони становить 60-70 тис. польських злотих [121]). Разом з тим спостерігається збільшення кількості осередків міської та гмінної охорони, а також зростання кількості зайнятих у цих службах (рис. 4.2), що обумовлено наявністю відчутного соціального ефекту від роботи муніципальної міліції.

В Україні муніципальна міліція працює переважно в обласних центрах. Однак є позитивний досвід малих міст зі створення муніципальної охорони. Наприклад, у місті Іллічівську Одеської області функції муніципальних служб з охорони та забезпечення правопорядку виконують комунальне підприємство «Муніципальна охорона» Іллічівської міської ради та Іллічівське муніципальне громадське формування по охороні громадського порядку і державного кордону «Правопорядок ЦЕНТР».

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України



Рис. 4.2. Динаміка кількості осередків міської та гмінної охорони у Польщі та кількості зайнятих у них, 1994-2012 рр.

Побудовано за: [121]

Рішенням Іллічівської міської ради № 251-VI від 09.11.2012 р. створене комунальне підприємство «Муніципальна охорона» Іллічівської міської ради. Статутний фонд комунального підприємства «Муніципальна охорона» Іллічівської міської ради сформований із коштів, виділених з бюджету розвитку міського бюджету, у розмірі 50 000 грн. Метою заснування цього підприємства є «створення належних умов для реалізації захисту прав та інтересів територіальної громади, практичного здійснення заходів, спрямованих на забезпечення схоронності і цілісності комунального майна та

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

особистої безпеки громадян, відвернення та недопущення негативного впливу факторів протиправного характеру на території міста Іллічівська» [122].

Муніципальне громадське формування по охороні громадського порядку і державного кордону «Правопорядок ЦЕНТР» створене на базі охоронної агенції «Центр» у 2012 р. [123]. Члени формування забезпечують охорону правопорядку на вулицях міста шляхом спільного патрулювання із працівниками міліції. Представники громадського формування забезпечені форменим одягом та відвідують заняття з правової і спеціальної підготовки, що допомагає їм самостійно вирішувати завдання з охорони громадського порядку, профілактики злочинності та розкриття злочинів на рівні із працівниками міліції.

Формування «Правопорядок ЦЕНТР» залучене до реалізації Міської програми протидії злочинності та посилення громадської безпеки на території міста Іллічівська на 2011 – 2014 роки [124], в межах якої виконує такі завдання:

- організація рейдів громадських формувань щодо виявлення фактів незаконного обігу наркотиків та реалізації алкогольних напоїв і тютюнових виробів неповнолітнім;

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

- виявлення антисоціальних елементів під час проведення спільних з міліцією рейдів та перевірка їх на причетність до правопорушень і злочинів;
- охорона громадського порядку шляхом застосування системи відеоспостереження «безпечне місто»;
- організація заходів з виявлення нелегальних мігрантів в місцях масового відпочинку громадян, туристичних базах, розважальних закладах;
- профілактика дитячої безпритульності, бездоглядності, збереження індивідуального майна громадян на міському пляжі та в інших місцях відпочинку, виявлення шахраїв, зброї, вибухівки та скупчення автотранспорту під час курортного сезону;
- організація додаткового патрулювання та чергування в місцях проведення масових культурних заходів.

Забезпечення економічної безпеки регіонів в умовах динамічної урбанізації потребує здійснення комплексу заходів, спрямованих на сталий збалансований розвиток і вдосконалення економічного та соціального комплексів міста, приміської території, сільської урбанізованої території, запобігання виникненню умов, які призводять до обмеження їх економічних інтересів та деградації соціальної сфери, що

4.1. Конфліктогенні ризики економічної безпеки урбанізованих територій

обов'язково передбачає наявність механізму протидії зовнішнім і внутрішнім загрозам, виникненню конфліктів серед соціальних груп.

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

Гостра необхідність реформування місцевого самоврядування в Україні обумовлює актуальність залучення громадян до прийняття рішень на місцевому рівні, підвищення ефективності діяльності органів місцевого самоврядування (ОМС) у забезпеченні відкритості співпраці з громадськістю та гарантуванні економічної безпеки міст. Адже від активності та ініціативності членів територіальних громад, їх відповідальності та здатності мобілізуватися задля досягнення спільної мети багато в чому залежить стан вирішення не лише локальних проблем, а й перетворення у соціальній, економічній, культурній та екологічній сферах у державі в цілому.

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

У питаннях взаємодії ОМС та громадськості існує певний поступ.²

² Усі дані, що використовувалися в цьому підрозділі, були отримані в межах проекту «Формування політики, ґрунтованої на фактах, в сфері місцевого самоврядування в Україні», який реалізує Всеукраїнська асоціація органів місцевого самоврядування «Асоціація міст України» спільно з Норвезьким інститутом міських і регіональних досліджень (NIBR) та Норвезькою асоціацією місцевих і регіональних влад (KS).

Зокрема, використано три типи даних:

- 1) дані офіційної статистики, надані міськими виконавчими комітетами;
- 2) дані соціологічного опитування населення;
- 3) дані експертного опитування.

Дані офіційної статистики, опитування населення та експертного опитування були зібрані у 7 містах-обласних центрах та у 8 містах обласного значення України, а саме: Бердянськ, Бориспіль, Вінниця, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Коростень, Кривий Ріг, Луцьк, Львів, Павлоград, Первомайськ, Рівне, Черкаси, Чернігів, Чугуїв.

Соціологічне опитування населення проводилося в червні-липні 2014 року в 15 містах, згаданих вище. Метод опитування – структуроване інтерв'ю у форматі «віч-на-віч» за місцем проживання респондентів. У кожному місті було опитано по 100 осіб. Загальна вибірка склала 1500 осіб. Вибірка – репрезентативна для дорослого населення досліджуваних міст України, багатоступенева, стратифікована, з використанням квотного методу відбору респондентів на останньому етапі. При опитуванні

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

Так, наприклад, 99,1 % експертів відзначили, що думка громадян враховується (постійно враховується – 23,6 %, досить часто враховується – 54,7 %, враховується, але дуже рідко – 20,9 %). Жоден з опитаних експертів не сказав, що думка громадян не враховується. Також більшість експертів наголосили (87,4 %), що представники місцевої влади дослухаються до думки громадян. 83,0 % експертів не погоджуються з думкою, що в їхньому місті інтереси

респондентів витримувалися квоти за двома ознаками: вік і стать. У загальному випадку при довірчому інтервалі 95 % статистична похибка для всього масиву даних не перевищила 2,6 %.

Під час експертного опитування (1 – 21 липня 2014 р.) у якості експертів виступали депутати місцевих рад та співробітники (керівники або заступники керівників структурних підрозділів) виконавчих органів місцевого самоврядування. Метод опитування – структуроване інтерв'ю у форматі «віч-на-віч» за місцем роботи експертів або самозаповнення анкети експертами. У кожному із міст було опитано по 15 експертів, включаючи 10 депутатів та 5 співробітників виконавчих органів місцевої влади. Дане співвідношення не було витримане лише у м. Рівне, де було опитано 9 депутатів та 6 керівників / заступників керівників підрозділів виконавчих органів місцевої влади. Таким чином, загальний обсяг вибірки склав 225 експертів, в тому числі 149 депутатів місцевих рад та 76 посадовців ОМС.

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки
урбанізованих територій України

представників місцевої влади важливіші за інтереси більшості населення.

Думку експертів – представників ОМС підтверджують окремі дані офіційної статистики (табл. 4.6).

Таблиця 4.6

Показники, що характеризують врахування думки громадян місцевою владою (за статистичними даними), 2013 р.

Показники	Узагальнене значення для групи міст, %
Частка задоволених звернень до ЦНАП	93,5
Частка звернень громадян, що вирішено позитивно або на які дано роз'яснення	89,2
Частка підтриманих ініціатив громадських рад	86,2
Частка підтриманих ініціатив консультативно-дорадчих органів	85,1
Частка вирішених звернень на гарячу лінію міста	58,4
Частка врахованих місцевих ініціатив	32,3
Частка підтриманих пропозицій, залишених у скриньках в ЦНАП	32,1

Побудовано за: [120]

Так, у досліджуваних містах задоволеними є 73,1 – 100 % звернень до ЦНАПів (в середньому 93,5 %). Частка звернень

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні громадян, що вирішено позитивно або на які дано роз'яснення, в групі досліджуваних міст становить 89,2 % (у 5 містах – 100 %). Частка підтриманих ініціатив громадських рад – 86,2 %, ініціатив консультативно-дорадчих органів – 85,1 %. У 13 містах частка вирішених звернень на гарячу лінію становить понад 50 % (у 6 містах – 100 %). Нижчими є показники врахованих місцевих ініціатив (32,3 %) та підтриманих пропозицій, залишених у скриньках в ЦНАП (32,1 %). Причому, експерти ефективність місцевих ініціатив оцінили на 3,3 бали за 5-бальною шкалою.

Основні проблеми участі громадськості у місцевому самоврядуванні в містах України такі: невпевненість громадськості у власних силах як суб'єкта співпраці з органами місцевого самоврядування; недооцінка з боку населення громадських об'єднань як платформи для ефективної взаємодії з органами місцевого самоврядування; часте ігнорування думки громадськості при прийнятті рішень представниками органів місцевого самоврядування; неналежна якість інформування населення про діяльність органів місцевого самоврядування та про те, на що витрачені гроші платників податків; пасивність громадян в пошуку інформації про діяльність органів місцевого самоврядування, що

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

призводить до неповного і некоректного розуміння ними стану справ у місцевій політиці; недостатньо ефективно використання органами місцевого самоврядування інструментів і методів співпраці з територіальною громадою.

Спостерігається невпевненість громадськості у власних силах як суб'єкта співпраці з органами місцевого самоврядування. Рівень свого впливу на процеси прийняття рішень на місцевому рівні респонденти оцінили не дуже високо: 0,9 % усіх опитаних зазначили, що мають значний вплив, 6,4 % – мають певний вплив, 19,7 % – мають незначний вплив, а 68,3 % вважають, що взагалі не впливають. В середньому їхня оцінка становила 1,5 за 4-бальною шкалою. Експерти оцінили можливості впливу громадян на процеси прийняття рішень на місцевому рівні в середньому на 2,1 за 4-бальною шкалою. В обох випадках цей показник, звісно, є загрозливо низьким.

Існує недооцінка з боку населення громадських об'єднань як платформи для ефективної взаємодії з органами місцевого самоврядування. Участь громадян у різноманітних громадських об'єднаннях, де вони обговорюють і вирішують важливі проблеми громади, не завжди супроводжується впевненістю у власних силах впливати на місцеву політику.

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

Зокрема, стверджувальну відповідь на запитання «Чи маєте Ви можливість впливати на рішення влади?» дали 33,4 % респондентів – членів ОСББ, 33,3 % респондентів – членів громадських рад, 27,3 % респондентів – членів політичних партій, 25 % респондентів – членів громадських організацій, 18,2 % респондентів – членів вуличних комітетів. У цьому випадку до уваги бралися відповіді лише тих респондентів, які зазначили, що беруть активну участь у діяльності об'єднання, а не лише формально рахуються його учасником.

Варто зауважити часте ігнорування думки громадськості при прийнятті рішень представниками органів місцевого самоврядування. Невпевненість населення у результативності власних дій і можливостях впливати на процеси прийняття рішень на місцевому рівні пов'язана з тим, що громадяни вважають, що органи місцевого самоврядування мало враховують їхню думку. Лише 16,2 % опитаних громадян сказали, що їхня думка буде врахована при прийнятті рішень місцевою владою. 26,8 % опитаних громадян відповіли, що їхня думка зовсім не буде врахована місцевою владою, і 26,6 % – скоріше не буде врахована (разом – 53,2 % усіх респондентів). Причому переважаюча частка цієї групи песимістично налаштованих громадян (68,0 %) вважає, що в

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

їхньому місті інтереси представників місцевої влади важливіші за інтереси більшості населення, і що представники місцевої влади не дослухаються до думки громадян (69,7 %).

Проблемою є неналежна якість інформування населення про діяльність органів місцевого самоврядування та про те, на що витрачені гроші платників податків.

Згідно з офіційними статистичними даними частка охоплення населення місцевою газетою в усіх містах в середньому складає 4,3 %. Місцеве радіо і місцеве телебачення як засоби поширення інформації про діяльність органів місцевого самоврядування більш поширені в містах обласного значення, ніж у містах-обласних центрах. Водночас в містах-обласних центрах заходи для ЗМІ органами місцевого самоврядування проводяться частіше, ніж в містах обласного значення. Середня кількість журналістів у пулі в містах обласного значення (14,8) суттєво не відрізняється від відповідного показника в містах-обласних центрах (15,7).

Об'єктивність висвітлення інформації у ЗМІ про міські ради респонденти оцінили у 3,3 бали, про міських голів – 3,2 бали, про обласні державні адміністрації – 3,2 бали.

Співставлення соціопитування з офіційними статистичними даними щодо комунальних ЗМІ показало, що більше значення

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через

механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

має не стільки рівень охоплення населення певним видом ЗМІ, наклад, кількість годин ефіру, скільки форма представлення і змістовність інформації, які впливають на зацікавленість громадян.

Населення і представники органів місцевого самоврядування по-різному оцінюють якість інформування громадян місцевою владою (рис. 4.3).



Рис. 4.3. Співставлення відповідей населення та експертів щодо якості інформування громадян місцевою владою
Розраховано за: [120]

Наприклад, більшість експертів (81,8 %) погоджуються з тезою, що представники місцевої влади добре інформують

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

громадян про актуальні питання, які обговорюються в міській раді; на противагу, 39,4 % населення погоджуються з цією думкою, а 51,7 – ні. Подібна асиметрія в поглядах є щодо тези, що представники місцевої влади добре інформують громадян про те, на що витрачені гроші платників податків (61,2 % експертів погоджуються, 26,2 % експертів не погоджуються; 18,7 % населення погоджуються, 69,2 % населення не погоджуються).

Як виявилось, громадяни, які позитивно і негативно оцінюють якість інформування населення місцевою владою, мають приблизно однакові пріоритети серед джерел отримання інформації. Так, найбільш популярним джерелом є телебачення. У тих, хто не погоджується з тезами про належну якість інформування, на другому місці виступає отримання інформації від родичів, колег, знайомих. У тих респондентів, які згодні з добрим рівнем інформування, на другому місці є газети.

Важливим є той аспект, що респонденти, які вважають добрим інформування громадян про актуальні питання, які обговорюються в міській раді, і про те, на що витрачені гроші платників податків, більш активно користуються всіма джерелами отримання інформації, на відміну від респондентів,

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні незадоволених інформуванням. Отже такі громадяни володіють більш широкою інформаційною базою, що дає їм можливості для порівняння інформації з різних джерел і формулювання власних висновків про діяльність місцевої влади.

Неналежна якість інформування населення частково обумовлена недоліками законодавства. Так, Закон України «Про місцеве самоврядування» у п.1 статті 59 вказує, що рада в межах своїх повноважень приймає нормативні та інші акти у формі рішень. П.5 статті 59 визначає, що рішення ради нормативно-правового характеру набирають чинності з дня їх офіційного оприлюднення, якщо радою не встановлено більш пізній строк введення цих рішень в дію. Але діючий закон жодним чином не регламентує, у які терміни та у який спосіб дані рішення мають бути оприлюднені. П.11 цієї ж статті визначає, що акти органів та посадових осіб місцевого самоврядування доводяться до відома населення. Та знову жодного визначення, коли та у який спосіб це має бути зроблено.

Спостерігається пасивність громадян в пошуку інформації про діяльність органів місцевого самоврядування, що призводить до неповного і некоректного розуміння ними стану справ у місцевій політиці (табл. 4.7).

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки
урбанізованих територій України

Таблиця 4.7

Порівняння джерел отримання інформації респондентів, які
позитивно і негативно оцінюють якість інформування
громадян місцевою владою

Джерела отримання інформації про діяльність міської ради	Представники місцевої влади добре інформують громадян про актуальні питання, які обговорюються в міській раді		Представники місцевої влади добре інформують громадян про те, на що витрачені гроші платників податків	
	Не пого- джуюся, %	Пого- джую- ся, %	Не пого- джуюся, %	Пого- джую- ся, %
Телебачення	78,2	88,3	79,0	93,3
Радіо	24,6	34,4	27,4	33,8
Газети	36,1	54,1	39,9	56,1
Інтернет	37,7	45,1	40,1	44,6
Від родичів, колег, знайомих	43,1	40,1	44,6	33,5
З оголошень, листівок, які розміщуються в громадських місцях	7,8	11,2	8,4	9,7
На роботі, при роботі з відповідними документами	3,4	4,8	3,4	4,0
З Дошки оголошень	3,5	7,7	4,6	6,8
Інше	0,6	0,5	0,6	1,1

Розраховано за: [120]

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

Особливе значення має таке джерело, як отримання інформації від родичів, колег, знайомих; ним активніше користуються ті, хто не погоджується з тезами про належну якість інформування.

У цієї категорії населення це джерело є на другому місці і за своєю суттю є досить пасивним та суб'єктивним способом отримання інформації. Ця обставина особливо знакова на фоні того факту, що з тих респондентів, які не погоджуються з тезою, що представники місцевої влади добре інформують громадян про актуальні питання, які обговорюються в міській раді, 12,4 % зазначили, що взагалі не цікавляться місцевою політикою.

Серед незгідних з думкою, що представники місцевої влади добре інформують громадян про те, на що витрачені гроші платників податків, 10,7 % взагалі не цікавляться місцевою політикою. У той же час, громадяни, які позитивно висловлювалися про якість інформування місцевою владою, продемонстрували вищий рівень зацікавленості місцевою політикою; серед них взагалі незацікавлених було 6 %. Причому за кількістю респондентів ці відмінності є ще разючіші, ніж у відсотковому порівнянні. Отже, цілком можливим поясненням незадоволеності частини населення

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

рівнем інформування місцевою владою є пасивність громадян в пошуку інформації.

Недостатньо ефективного використання органами місцевого самоврядування інструментів і методів співпраці з територіальною громадою нівелює потенціал забезпечення економічної безпеки міст. ОМС не завжди в повному обсязі залучають наявні інструменти співпраці з територіальною громадою, з певним консерватизмом ставляться до нових методів співробітництва та комунікації. Так, наприклад, поряд із ЗМІ важливим джерелом отримання інформації про діяльність органів місцевого самоврядування для населення є Інтернет, зокрема офіційні веб-сторінки міських рад і міських голів. Згідно опитування та цей канал зв'язку активно використовується населенням для обговорення політичних питань. Однак у містах обласного значення експерти вище оцінили ефективність цієї форми взаємодії, ніж у містах-обласних центрах, незважаючи на більш активну участь в обговоренні політичних питань через Інтернет саме мешканців обласних центрів.

Існує низка перешкод, які заважають мешканцям впливати на процеси прийняття рішень на місцевому рівні. Важливо зазначити, що, як населення міст, так і представники органів

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні місцевого самоврядування (експерти) мають в окремих аспектах подібне бачення перешкод, котрі заважають мешканцям впливати на процеси прийняття рішень на місцевому рівні (табл. 4.8).

Так, наприклад, суттєвою перешкодою є недосконалість законодавства, що регулює питання взаємодії органів місцевого самоврядування та громадськості (так вважають 25,3 % експертів та 14,1 % населення), а також його незнання громадянами (цю тезу підтвердили 38,7 % експертів та 10,3 % населення).

Особливої уваги заслуговує той аспект, що 53,3 % експертів вважають, що пасивність громадян заважає мешканцям міста впливати на процеси прийняття рішень на місцевому рівні. Пасивність громадськості, яка відверто ігнорує ініціативи міської влади, є й однією з основних причин негативного враження у представників органів місцевого самоврядування від співпраці з громадськістю (41 % серед тих, хто повідомив про негативні враження). Негативний досвід співпраці демотивує представників органів місцевого самоврядування і стає значним психологічним бар'єром для взаємодії з громадськістю.

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки
урбанізованих територій України

Таблиця 4.8

Розподіл відповідей на запитання «Що, на Вашу думку,
заважає мешканцям нашого міста впливати на процеси
прийняття рішень на місцевому рівні?»

Варіанти відповідей	Відповіді експертів «Так», %	Відповіді населення «Так», %
Нічого не заважає	24,4	16,6
Брак часу	8,9	17,1
Загроза протидії з боку органів влади, керівництва тощо	3,1	7,1
Відсутність однодумців	2,2	4,2
Незнання законодавства, що регулює ці питання	38,7	10,3
Недосконалість законодавства, що регулює ці питання	25,3	14,1
Пасивність громадян	53,3	Цього варіанту відповіді не було в анкеті
Низький фаховий рівень представників неурядових організацій	17,8	Цього варіанту відповіді не було в анкеті
Упевненість, що мої дії не принесуть бажаного результату	Цього варіанту відповіді не було в анкеті	35,5
Інше	0,9	3,1

Розраховано за: [120]

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

Зауважимо, що експерти назвали такі причини, що перешкоджають представникам органів місцевого самоврядування міста ефективно взаємодіяти з громадськістю:

1) недосконалість законодавства, що регулює ці питання – 26 %;

2) низька мотивація у представників органів місцевого самоврядування з впровадження форм взаємодії з громадськістю – 19 %;

3) брак часу і надмірна завантаженість посадовими обов'язками – 14 %;

4) формальність такої взаємодії – 13 %;

5) брак необхідного матеріального та технічного забезпечення – 12 %;

6) нестача певних навичок у представників органів місцевого самоврядування з впровадження форм взаємодії з громадськістю – 10 %;

7) наявність попереднього негативного досвіду взаємодії з громадськістю – 6 %.

Наявні перешкоди та проблеми у питаннях відкритості діяльності органів місцевого самоврядування та їх співпраці з громадськістю потребують здійснення регіональної та місцевої політики у таких напрямах, як: усунення правових недоліків

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

здійснення взаємодії органів місцевого самоврядування з громадськістю; полегшення доступу громадськості до інформації щодо діяльності ОМС; покращення якості інформування населення; активне залучення громадян до консультування та прийняття владних рішень; формування довіри населення до ОМС.

Ці завдання доцільно реалізовувати, беручи за приклад кращі практики щодо ефективної взаємодії ОМС з громадськістю та забезпечення прозорості діяльності органів місцевого самоврядування, наведемо деякі з них.

Наприклад, з 2008 р. у м. Вінниці працює Центр надання адміністративних послуг «Прозорий офіс» [125], особливістю якого є активне використання сучасних інформаційних технологій. Також Вінницькою міською радою реалізовано проект «Впровадження системи електронного врядування Вінницької міської ради та територіальної громади міста Вінниці». В ході здійснення проекту були виконані такі роботи:

- розробка єдиної інформаційної мережі виконавчих органів міської ради, організація корпоративної мережі та внутрішньої поштової системи;
- створення ресурсів міської ради в Інтернет;

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

- впровадження внутрішнього порталу міської ради;
- відкриття Інформаційного центру міської ради для громадян;
- впровадження системи повного документообігу між структурними підрозділами міської ради;
- створення баз даних для автоматизації роботи окремих структурних підрозділів ради.

Такі заходи дозволили посилити прозорість діяльності органів місцевого самоврядування. Адже тепер у вільному доступі знаходяться відомості про місце та час засідань виконавчого комітету. При цьому, пройшовши попередню процедуру реєстрації, кожен мешканець міста може бути присутнім на засіданні виконкому. Запит на інформацію можна подати багатьма способами: поштою, електронним листом, факсом, через телефон, усно. В міській раді відведені спеціальні місця для роботи з документами, запитувач інформації має можливість опрацьовувати інформацію всіма доступними способами.

Внаслідок цього підвищилася якість та ефективність взаємодії органів місцевого самоврядування з громадськістю. Якщо раніше серед звернень до міського голови переважала категорія особистих прохань про допомогу, то тепер, з

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

впровадженням електронного сервісу звернень та спілкування в онлайн-режимі, громадяни вносять багато конструктивних пропозицій.

У 2012-2014 рр. Норвезьке м. Фредрікстад та шведське м. Удевалла реалізовували спільний проект «Активніше брати участь» [126], спрямований на впровадження механізмів залучення громадськості до прийняття рішень щодо спрямування бюджетних коштів на розвиток міста. В межах проекту мешканці міста пропонували ідеї, власні проекти з облаштування міського простору, ревіталізації, розвитку міської інфраструктури тощо. Для обговорення запропонованих проектів створювалися спеціальні комунікативні групи, до складу яких входи мешканці різного віку, статі, поглядів щодо майбутнього розвитку міста. Такий різношерстий склад учасників обговорення проектів надавав можливість мешканцям міста краще зрозуміти потреби різних груп населення і важливість їхніх пропозицій. Згодом проектні пропозиції розміщувалися на інтернет-сторінці, де відбувалося голосування в он-лайн режимі за найкращий проект. Таким чином громади міст могли самостійно визначити, на який захід, проект необхідно спрямувати бюджетні кошти муніципалітету.

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

Такі механізми співпраці сформували усвідомлення громадянами того, що відповідальність за ефективність системи місцевого самоврядування несуть не лише органи управління, які утворюють відповідну систему, але і члени територіальної громади. Тісна взаємодія між муніципальними органами та громадянами забезпечила прозорість функціонування органів місцевого самоврядування, посилення відповідальності представників муніципальних органів перед територіальною громадою, підвищення ефективності системи адміністрування місцевих коштів.

У 2013 р. у м. Херсоні був започаткований проект «Херсонська мапа округів» [127]. Проект спрямований на зниження корупційних дій чиновників через моніторинг та контроль громадянами Херсона бюджетних витрат на комунальне господарство міста. З цією метою був розроблений спеціальний сайт <http://www.karta-okrugov.pp.ua/>. На сайті з використанням сервісів Google надана інформація про витрати бюджетних коштів херсонської громади на ремонт покрівель, водостоків, каналізації, водопостачання, опалення, ліфтів, закладів освіти тощо окремо за 2011-2014 рр. у розрізі мажоритарних округів міста.

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

Для посилення ефекту від реалізації проекту було здійснене звернення до представників ЗМІ з проханням розмістити на власних веб-сайтах банер Проекту, щоб ознайомити більшу кількість мешканців громади із можливостями отримання інформації про бюджетні витрати. Крім того, місцеві ЗМІ використовують дані з інтерактивної мапи округів у своїх повідомленнях, публікаціях про ефективність розподілу бюджетних видатків м. Херсона.

В грудні 2010 р. у м. Славутичі Київської обл. розпочалась реалізація проекту зі створення комплексної інформаційної системи взаємодії депутатського корпусу м. Славутич та виборців «Влада + Громада». З метою забезпечення більш сприятливих умов спілкування між міською владою та мешканцями Виконавчий комітет Славутицької міської ради ініціював створення веб-порталу [128].

Веб-портал складається з двох частин: зовнішньої та внутрішньої. Під час реєстрації користувача на зовнішньому сайті порталу створюється персональна сторінка, з якої він може спілкуватися з депутатами міської ради, брати участь в обговоренні регуляторних актів, проектів рішень міської ради тощо. На внутрішньому сайті відбувається підготовка до сесії міської ради. Його користувачами є депутати, працівники

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні секретаріату ради і її виконавчого комітету, інші суб'єкти нормотворчої ініціативи. Кожен депутат має змогу висвітлювати свою діяльність у раді, ця інформація стає доступною для користувачів зовнішнього сайту. Персональна сторінка є робочим кабінетом депутата. Підготовка до сесії міської ради відбувається також безпосередньо на сайті.

Мешканці міста мають можливість розмістити на сайті власні пропозиції до порядку денного, до яких може бути додано проект рішення та інші матеріали, які потрібні депутатам для його прийняття. Відразу після появи на сайті пропозиція стає доступною всім депутатам. Вони, в свою чергу, можуть ознайомитися з нею та внести свої зауваження, ініціювати діалог з автором та зацікавленими громадянами. Прийняті рішення після підписання міським головою публікуються на зовнішньому сайті.

Запровадження інформаційної системи взаємодії влади і громади у м. Славутичі дозволило підвищити рівень поінформованості громадськості про роботу місцевої ради, надати можливість депутатам враховувати думку громадських активістів при ухваленні рішень, залучити до обговорення рішень експертів та представників громадських організацій, надати мешканцям міста зручні електронні інструменти

Розділ 4. Громадський вимір економічної безпеки урбанізованих територій України

комунікації для впливу на роботу органів місцевого самоврядування.

У 2013 р. в м. Українці Київської обл. стартував проект під назвою «Створення громадської платформи місцевої демократії», представлений громадською організацією «Центр розвитку громади». Головною метою проекту було створення умов для залучення громадськості до прийняття рішень органами місцевого самоврядування, взаємодії громадян і влади шляхом створення громадської платформи місцевої демократії м. Українки [129].

В межах проекту для підвищення рівня активності громадськості щодо участі в прийнятті рішень на місцевому рівні було запроваджено низку інструментів громадського моніторингу діяльності органів місцевої влади та реалізовано такі заходи:

- здійснено експертну оцінку офіційного Інтернет-порталу Української міської ради;
- проведено соціологічне дослідження задоволеності жителів міста рівнем надання муніципальних послуг;
- здійснено громадську експертизу залучення громадськості до бюджетного процесу;

4.2. Забезпечення економічної безпеки міст України через механізми участі громадськості у місцевому самоврядуванні

- розроблено Положення про громадські слухання та винесення рекомендацій депутатському корпусу Української міської ради;
- організовано тренінги для громадськості та органів місцевого самоврядування щодо поширення знань про форми та методи залучення громадян до процесу прийняття владних рішень, інструменти доступу до публічної інформації.

За допомогою здійснених заходів в м. Українці вдалося суттєво покращити механізми участі громадян в управлінні справами громади, взаємодії влади і громадськості, популяризувати демократичні цінності, що формують громадянське суспільство.

Розділ 5 Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

Соціально-економічну модернізацію регіонів України неможливо здійснити без впровадження заходів, зорієнтованих на забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій. Адже понад 60 %¹³⁰ населення України проживає у містах. Серед пріоритетних завдань державної регіональної політики в Україні повинне бути «досягнення гармонійного, стабільного, сталого (з урахуванням екологічних складових), збалансованого соціально-економічного розвитку регіонів та країни в цілому, створення сприятливого та безпечного середовища для життєдіяльності людини» [131].

Забезпечення сталого розвитку міст є серед базових принципів регіональної політики ЄС. Водночас, за показниками сталого розвитку, Україна значно відстає від країн Європи. Спостерігається значна територіальна диференціація сталого розвитку регіонів і в межах України. Формування належного життєзабезпечення людини на території

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

українських міст потребує створення відповідних умов (для проживання та відпочинку, гарантування безпечного перебування людини на території міст, створення «зелених зон» тощо). Проте, у сфері забезпечення сталого розвитку міст існує багато труднощів, пов'язаних з нагромадженням хронічних соціальних, економічних та екологічних проблем, які суттєво впливають на якість та безпеку життя людей у містах України.

Міста України потерпають від низки хронічних соціально-економічних та екологічних проблем. Спостерігається досить велика концентрація населення та виробництва у великих містах (мегаполісах) на тлі уповільненого розвитку більшості середніх та малих міст з малорозвиненим промисловим сектором, неконкурентним ринком послуг. Відтак, для великих міст зростають загрози екологічного характеру, а для малих та середніх міст притаманною є слабкість економічної складової сталого розвитку.

Неналежним є стан житлово-комунального господарства урбанізованих територій (насамперед – малих міст), недостатніми є обсяги капітальних вкладень у розвиток житлового будівництва, введення в експлуатацію нових (та після капітального ремонту) житлових приміщень. Домінування природних монополій у галузі ЖКГ призвело до

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

того, що комунальні підприємства, здебільшого, неспроможні надавати споживачам якісні послуги у сфері ЖКГ, не можуть вчасно реагувати на виклики ринку, на кризові та цінові «шоки», утримувати основні фонди підприємств житлово-комунального господарства у належному робочому стані, проводити політику енергозбереження тощо.

Дієвим інструментом вирішення проблем житлово-комунального господарства (у т.ч. з огляду на модернізацію об'єктів ЖКГ – системи водопостачання, водовідведення, будівництва тепломереж тощо) є використання механізму державно-приватного партнерства. Водночас, механізм ДПП досить слабо розвинений в Україні.

Кількість об'єктів державної та комунальної власності, що експлуатуються на засадах державно-приватного партнерства (на основі укладання угод щодо спільної діяльності, концесії, оренди) у 2013 р. становило 44. При цьому у містах 9 областей України та у м. Києві впродовж 2012 – 2013 рр. об'єктів державної та комунальної власності, що могли б експлуатуватися на засадах державно-приватного партнерства не було взагалі [132].

Хронічними залишаються проблеми міст, пов'язані із налагодженням ефективного функціонування системи

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

водопостачання і водовідведення (каналізаційних мереж), загрозливою є санітарно-гігієнічна ситуація, особливо у великих містах України.

Подача води за графіками та її тривала відсутність у водопровідних мережах, що характерне для низки урбанізованих територій України (особливо – для малих міст), сприяє бактеріальному забрудненню питної води. Ситуацію у санітарній сфері значно погіршують випадки відключення об'єктів водопостачання від систем енергопостачання.

Спостерігається низький рівень благоустрою міст, незадовільною залишається ситуація зі збиранням та утилізацією (знешкодженням) твердих побутових відходів (ТПВ). Одним із викликів щодо забезпечення сталого розвитку міст є нагальна проблема забезпечити екологічну безпеку життєдіяльності населення. Особливо гостро постає питання поводження з твердими побутовими відходами (ТПВ), обсяги яких попри зусилля органів місцевої влади та природоохоронних організацій невпинно зростають. Лише за 2012 р. в Україні утворилось близько 59 млн м³ ТПВ, що дорівнює понад 13 млн тонн побутових відходів, які захороненні на 6,7 тис. сміттєзвалищах і полігонах загальною площею понад 10,4 тис. га. Землі, на яких знаходяться

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

сміттєзвалища ТПВ не тільки забруднюють землі, але й повітря, є розсадником для щурів та мишей, є «кормушками» для диких птахів, які можуть швидко розносити хвороби по усьому місту та за їх межі. Поряд з цим, стоки таких сміттєзвалищ забруднюють підземні води, що створює додаткові загрози забрудненню питної води у містах (насамперед – у б'юветах та у колодязях, розташованих, насамперед, у секторі приватних житлових будинків у межах міста та на околиці міст).

Внаслідок неналежного поводження з ТПВ, звалища та полігони продукують велику кількість небезпечних та токсичних речовин, які утворюються в результаті хаотичного протікання різноманітних хімічних, ферментативних і біохімічних реакцій (розпаду, гноїння, бродіння тощо). Надходячи у навколишнє природне середовище, ці речовини стають джерелом шкідливих викидів у атмосферу, забруднюють водні та земельні ресурси, призводять до порушення екологічного балансу, сприяють загостренню санітарно-епідеміологічної ситуації за місцем їх розташування.

Порушення екологічного балансу має і безліч варіантів опосередкованого впливу на розвиток господарського комплексу регіону. Так, впродовж декількох останніх років

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

(2010 – 2012 рр.) у літній період українські засоби масової інформації попереджали, що в акваторії Азовського моря (узбережжя м. Маріуполя), у воді було виявлено збудників холери та дизентерії. Серед причин називали аварійні прориви та несанкціоновані стоки міської каналізації, стоки промислових підприємств, стоки тваринницьких ферм у воді Азовського моря тощо. Така ситуація вкрай негативно позначалась на курортному сезоні регіонів Приазов'я, що обумовило зменшення кількості відпочиваючих та недоотриманням доходів у сфері рекреаційно-туристичних послуг.

Поряд з екологічними, санітарно-гігієнічними проблемами та економічними втратами (у т.ч. йдеться про потенційні втрати родючості земель, що перебувають під звалищами та полігонами ТПВ; втрати, пов'язані з необхідністю проведення санітарно-епідеміологічних заходів та очищення води (повітря) тощо), в умовах обмеження ресурсного забезпечення, актуальними для регіонів та міст України стають питання вторинного використання ресурсного потенціалу ТПВ, насамперед, як вторинної сировини та джерел для виробництва енергії. Відповідно, надзвичайної ваги набувають питання, пов'язані із утворенням, поводженням, акумулюванням, утилізацією та вторинною переробкою ТПВ.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Ключові проблеми міст, пов'язаних зі збором та утилізацією ТПВ, полягають у наступному: часткове охоплення населення укладеними договорами щодо вивозу ТПВ (сміття), особливо у приватному секторі; наявність стихійних, несанкціонованих сміттєзвалищ; неналежна робота підрядних фірм та організацій щодо вивезення ТПВ; потреба у невідкладній санації сміттєзвалищ і пов'язані з цим екологічні проблеми; низький рівень задоволення населення якістю послуг зі збору та утилізації ТПВ.

У 2013 р. Асоціація міст України в рамках проекту «Формування політики, ґрунтованої на фактах, в сфері місцевого самоврядування в Україні» провела дослідження стосовно ефективності поводження з ТПВ у дев'яти містах Західного регіону України (Бережани, Борщів, Монастириська, Підгайці, Шумськ (Тернопільська обл.), Долина, Калуш, Коломия, Косів (Івано-Франківська обл.) та у дев'яти містах Південного регіону України (Баштанка, Нова Одеса, Первомайськ, Снігурівка (Миколаївська обл.), Білгород-Дністровський, Біляївка, Іллічівськ, Татарбунари, Южне (Одеська обл.). Респонденти у зазначених містах доволі песимістично охарактеризували екологічну ситуацію як у власному місті (середня оцінка становить 2,4 бала за 5-

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

бальною шкалою), так і в Україні в цілому (середня оцінка – 2,8 бала). Причому представники Південних регіонів України оцінили зазначені показники на 0,5 бала вище, ніж мешканці Заходу України. Водночас якість питної води у Західних регіонах України була оцінена на 3,0 бали, а у Південних регіонах – лише на 2,3. Кожен із запропонованих у дослідженні (опитуванні) аспектів поводження із ТПВ (роздільний збір сміття, збір відпрацьованих енергозберігаючих лампочок, батарейок, акумуляторів, телевізорів, комп'ютерів, боротьба зі стихійними сміттєзвалищами) респонденти вважають досить проблемним [133].

Хронічною проблемою для міст України залишається функціонування промислових підприємств, «промислових зон», що розташовані у межах міст. Практика розміщення промислових підприємств у межах міст іде корінням ще з радянських часів. Відповідно – для обслуговування промислових підприємств у містах з'являлись і «спальні райони», де мешкали працівники цих підприємств. Внаслідок такого тісного «сусідства» – на території підприємств (а отже – і на території українських міст) спостерігається наявність так званих «промислових» зон та стрімке накопичення великих обсягів небезпечних відходів промислового виробництва.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Наприклад, у 2012 р. у межах м. Вінниця на території ВО «Хімпром» (безпосередньо на березі р. Тяжилівка) зберігалося понад 400 тис. т відходів хімічного виробництва (фосфогіпсу та фосфатних шламів) [134].

Практично у всіх регіонах України на території підприємств-виробників та на території складів (часто – на території міст) пестициди, заборонені для використання, зберігаються без належного дотримання заходів екологічної безпеки. Так, на території Вінницької області (станом на 1 січня 2011 р.) було накопичено 1750 т пестицидів [135]; на території Дніпропетровської області (станом на 16 січня 2011 р.) – 411,5 т [136]; на території Кіровоградської області (станом на 1 січня 2011 р.) – 955,746 т [137]; на території Черкаської області (станом на 1 січня 2012 р.) – 622 т [138] пестицидів.

Найбільшими темпами накопичення відходів I-III класів небезпеки (тобто особливо небезпечних) протягом останніх років відбувалось на території таких промислово розвинутих регіонів, як Полтавська (у 2011 р. порівняно з 2008 р. кількість накопичених відходів зросла на 16327,2 тис. т); Сумська (на 95,2 тис. т); Запорізька (на 67,4 тис. т); Харківська (на 29,8 тис. т) та Херсонська області (на 14 тис. т). У м. Києві (у 2011

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

р. порівняно з 2008 р.) накопичення відходів I-III класів небезпеки (тобто особливо небезпечних) збільшилось на 11 тис. т. Незважаючи на вжиті заходи, залишається високою кількість відходів I-III класів небезпеки у Донецькій та Дніпропетровській областях [139].

Зазначимо, що на заваді оперативного моніторингу екологічної ситуації в регіонах стоїть відсутність оперативних статистичних (аналітичних) даних щодо поточної оцінки екологічного стану розвитку регіонів, екологічної ситуації у містах України.

Спостерігається слабка диверсифікація економіки міста (особливо це стосується малих міст), нестача вільних робочих місць, відсутність новостворених робочих місць. Слабко розвинена сфера послуг. Застарілою є соціальна інфраструктура міст України тощо. Все це, як правило ускладнює ситуацію на ринку праці, спричинює трудову міграцію з прилеглих територій до великих міст, з малих міст до обласних центрів та до м. Києва.

Для переважної кількості міст України сьогодні притаманні загальні хронічні демографічні та соціально-економічні проблеми: постаріння населення; нерегульована трудова міграція; нелегальна зайнятість (особливо у сфері будівництва

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

та у сфері послуг); відсутність достатньої кількості дошкільних закладів (у т.ч. дитячих садочків) тощо. Поряд з цим, в Україні спостерігається чітка взаємозалежність між розміром міста та питомою вагою населення, зайнятого у всіх сферах економічної діяльності міста, між розміром міста та потенціалом розвитку ринку праці, потребою у новій робочій силі. Лідерами щодо залучення трудових ресурсів з регіонів до економіки міст в Україні традиційно залишаються м. Київ та обласні центри.

Незадовільним залишається стан дорожнього господарства міст України. Значне зростання інтенсивності руху транспорту, особливо великовагових навантажень, призводить до руйнування покриття проїзної частини вулично-дорожньої мережі та елементів конструкцій мостових споруд у містах.

Так, із загальної кількості мостів та шляхопроводів міст України 517 споруд (4,6 %) має обмежену несучу спроможність або знаходиться в аварійному стані. Найгірший показник за кількістю мостів та шляхопроводів, що мають обмежену несучу спроможність або знаходиться в аварійному стані (станом на 1.01.2014 р.) було зафіксовано у м. Севастополь – 33 %, Донецькій та Львівській областях – по 18 % відповідно [106].

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

За даними Державної служби автомобільних доріг України, понад 90 % українських доріг потребують ремонту, а для задоволення потреб української економіки у найближчі роки потрібно збудувати понад 4,5 тис. км нових доріг (орієнтовна вартість таких робіт – близько 31,5 млрд дол. США (що суттєво перевищує можливості Державного бюджету України) [140].

В Україні відсутня практика чіткого планування розвитку міст та прилеглих до них територій, що створює інституційні перешкоди для здійснення інтегрованого сталого розвитку урбанізованих територій. Так, багато міст України не мають чітко визначених (затверджених) меж їх територій. Внаслідок цього новозбудовані житлові масиви великих міст досить часто опиняються не у міській, а у районній адміністративній приналежності (що обумовлює конфліктні ситуації, спричиняє складнощі із залученням інвесторів). При плануванні розвитку міст, як правило, не враховується ресурсний (у т.ч. земельний) потенціал прилеглих територій; у генеральних планах розвитку міст, зазвичай, немає чіткого розуміння (та стратегічного бачення перспектив) використання земельних ресурсів та ресурсного потенціалу прилеглих до міст територій. Міста цілеспрямовано не використовують

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

ресурсний потенціал прилеглих приміських поселень (у т.ч. сільських територій навколо міст) у межах інтегрованого підходу до сталого розвитку урбанізованих територій. Отже, розвиток міст та урбанізованих територій в Україні, здебільшого, відбувається стихійно.

Більшість із наведених вище проблем і викликів щодо забезпечення сталого розвитку міст тісно пов'язані між собою. Це обумовлює потребу щодо необхідності застосування інтегрованого підходу до соціально-економічної модернізації регіонів та міст України на засадах сталого розвитку.

Курс на Євроінтеграцію, визнаний Україною як пріоритетний, передбачає імплементацію європейських стандартів якості життя, кращих практик країн ЄС щодо досягнення сталого розвитку міст та регіонів. Інтегрований сталий міський розвиток є пріоритетним напрямом європейської регіональної політики впродовж останніх кількох десятиліть, що підкріплено відповідними програмами заходів та фінансуванням (на цілі сталого розвитку за період 2007 – 2013 рр. було виділено 21,1 млрд євро [141]).

З 2014 року сталий міський розвиток є однією з ключових цілей стратегії регіонального розвитку «Європа 2020: стратегія розумного, стійкого і всеосяжного зростання».

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

Основні напрями регіональної політики ЄС щодо забезпечення сталого розвитку міст:

- ревіталізація забруднених земельних ділянок у містах та модернізація промислових об'єктів;
- інтегрована регенерація міських та сільських територій (відновлення і перебудова окремих територій з метою залучення інвестицій та стимулювання місцевої економіки);
- розвиток екологічно чистого міського транспорту;
- розвиток житлового будівництва.

В умовах активізації євроінтеграційних процесів впровадження політики сталого міського розвитку має стати невід'ємною складовою державної регіональної політики. Так, в Україні поступово відбуваються зміни у сфері інституційно-правового та інституційно-організаційного забезпечення цілісної системи заходів, зорієнтованих на досягнення сталого розвитку міст, у т.ч. йдеться про наступне:

1. Наявність законодавчої та регуляторної бази для ефективного місцевого розвитку, забезпечення належного управління сталим розвитком на місцевому рівні (Концепція сталого розвитку населених пунктів, схвалена Постановою № 1359-XIV Верховної Ради України 24 грудня 1999 р.; існує й

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

низка місцевих концепцій та стратегій сталого розвитку міст обласного та районного значення).

2. Накопичено позитивний досвід щодо реалізації проектів з впровадження сталого розвитку (Проект ПРООН «Муніципальна програма врядування та сталого розвитку», 2005 – 2012 рр.; «Сталий міський розвиток», 2010 – 2012 рр.; Проект ЄС «Сталий розвиток житлового господарства в Україні: сприяння місцевому розвитку і посилення ролі громадських організацій», 2014 – 2016 рр. тощо).

3. Достатньо розвинений адміністративний потенціал публічної влади на місцевому рівні (потенціал місцевого самоврядування), що дозволяє ефективно делегувати повноваження органам місцевої влади, які зможуть забезпечити надання населенню якісних соціальних послуг, гарантуватимуть дотримання принципів сталого розвитку територій, міст.

4. Розвинена мережа організацій громадянського суспільства, що сприяє активному залученню громадськості до прийняття рішень і розробки політики сталого розвитку на місцевому рівні.

Орієнтири удосконалення державної регіональної політики в Україні щодо забезпечення сталого розвитку міст полягають у наступному:

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

1. Узгодження загальнодержавних, регіональних та місцевих концепцій, стратегій та програм, зорієнтованих на сталий розвиток міст (територій) з урахуванням стратегічних цілей та орієнтирів політики сталого міського розвитку в країнах ЄС, стратегічних цілей та орієнтирів європейської політики сталого регіонального розвитку, а також із урахуванням перспектив міждержавної, міжрегіональної співпраці України та ЄС у цій сфері.

В Україні чинними є десятки програм та стратегій загальнодержавного, регіонального та місцевого значення, що прямо чи опосередковано стосуються сталого розвитку територій. В результаті перманентної нестачі коштів, або «заморожування» реалізації державних цільових програм, їх результативність в Україні є дуже низькою. Як наслідок, цілі, визначені у державних цільових програмах, здебільшого, не досягаються. Отже, існує нагальна потреба у визначенні конкретних ключових проблем щодо досягнення сталого розвитку міст (територій) із розробкою конкретних заходів та необхідністю відповідного ресурсного забезпечення для їх вирішення. Все це потребує перегляду («ревізії»), а також внесення відповідних коректив у діючі цільові державні програми (у т.ч. координації, синхронізації їх цілей) задля

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

досягнення цілей сталого розвитку міст (сталого регіонального розвитку).

2. Посилення інституційної та фінансово-економічної спроможності міст у вирішенні місцевих соціально-економічних, екологічних проблем на засадах сталого розвитку. Незавершеність правового унормування принципів субсидіарності (незавершеність в Україні реформи місцевого самоврядування та територіальної організації влади) не дає можливості органам місцевого самоврядування (та місцевим бюджетам) сформувати необхідні фінансові ресурси для розвитку територій, у т.ч. і для проведення заходів, пов'язаних з екологізацією місцевого розвитку. Чинні механізми заохочення органів місцевого самоврядування щодо стимулювання місцевого економічного розвитку, на практиці, є дуже слабкі. Бюджети розвитку, як правило, не залежать від темпів економічного зростання та ефективності роботи підприємств, що розташовані на певній території.

3. Розробка та модернізація генеральних планів розвитку територій (міст) з урахуванням принципів сталого розвитку. Обмеженість доступу громадськості до генеральних планів міст, наявність у них невідповідностей потребам громад призводять до здійснення забудови з порушенням базових

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

положень генеральних планів, а також із порушенням будівельних, санітарно-гігієнічних, екологічних, протипожежних норм. Найбільш поширеними наслідками цієї проблеми є вирубування парків, забудова внутрішньодворової території, блокування протипожежних виїздів, знищення зливних водостоків, швидка руйнація старих житлових будинків (у т.ч. тих, що мають історичну цінність) під впливом робіт із будівництва нових сучасних житлових об'єктів (як правило – багатоповерхівок), пошкодження пам'яток історії та архітектури, спотворення традиційних ландшафтів тощо.

Згідно дослідження, проведеного Східноукраїнським центром громадських ініціатив, у абсолютній більшості міських населених пунктів України генеральні плани є недоступними для громадськості. Доступ до генеральних планів обмежено насамперед грифом «Для службового користування», меншою мірою – грифом «таємно». Зафіксовані численні випадки, коли органи місцевого самоврядування не надають доступу до генеральних планів без пояснення причин, або, посилаючись на підстави, які відсутні в українському законодавстві [142].

Генеральні плани багатьох міст є застарілими і потребують коригування. Оновлення генеральних планів міст визначить

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

потреби в територіях для забудови та іншого використання; у зміні меж населеного пункту, черговість і пріоритетність забудови та іншого використання територій; визначить межі функціональних зон, пріоритетні та допустимі види використання і забудови територій.

4. Розробка заходів із масштабного залучення інституцій громадянського суспільства до співпраці з муніципалітетами у сфері сталого розвитку міст.

Ініціативи щодо створення у структурі міських рад муніципальних відділів підтримки громадських ініціатив спонукають представників органів місцевого самоврядування активно співпрацювати з членами місцевих громад, надавати їм консультації щодо створення організацій громад, реалізації проектів, втілення ініціатив у сфері сталого розвитку. В Україні було розроблено та випробувано низку інструментів щодо залучення громадськості до прийняття управлінських рішень, зорієнтованих на підтримку сталого розвитку на місцевому рівні. Зокрема, існує досвід створення дорадчих громадських органів – відділу управління місцевого розвитку (у м. Житомирі), громадської ради зі сталого розвитку (у м. Рубіжне Луганської області), комітету зі сталого розвитку (у м. Рівному).

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

Підвищенню ефективності співпраці між громадами та органами місцевого самоврядування сприяє налагодження каналів комунікації, зокрема через Інтернет-ресурси (офіційні веб-сторінки, спільноти у соціальних мережах).

Дієвим інструментом вирішення завдань системного моніторингу проблем міської інфраструктури, розробки заходів з облаштування та ревіталізації території населених пунктів є функціонування сайтів «Карта проблем міста», де на інтерактивній карті мешканці міста позначають проблемні місця і пропозиції, ідеї щодо їх усунення. Такий проект успішно розвивається у Львові. Аналогічні проекти запроваджуються у Києві, Ужгороді, Харкові, Радивиліві [143].

5. Розвиток державно-приватного партнерства для сприяння процесу екологізації виробництва та створення соціально відповідального, «зеленого» бізнесу, спільного (держава – бізнес-структури) облаштування території міст.

Важливою для фінансової підтримки розвитку «зеленого» бізнесу є співпраця державних структур з міжнародними фінансовими інституціями. Так, наприклад, існує тісна співпраця між українськими муніципалітетами та інвестиційним фондом Північна екологічна фінансова корпорація

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

(НЕФКО) у реалізації фінансових механізмів державно-приватного партнерства. Результатом цього співробітництва є проекти у сфері промислового виробництва, орієнтовані на економію ресурсів (сировини), що дозволяє знизити забруднення повітря, ґрунту і води у містах. Позитивний природоохоронний ефект отримують безпосередньо через інвестування у промислове виробництво, а також опосередковано – через фінансову підтримку від НЕФКО тих компаній, які виробляють природоохоронне обладнання і засоби екологічного захисту (наприклад, хімічні засоби для очищення стічних вод, ізоляційні матеріали, пиловловлювачі).

17.09.2009 р. Північна екологічна фінансова корпорація (НЕФКО) та Уряд України підписали Рамкову угоду, що підтверджує статус НЕФКО в Україні як міжнародної фінансової організації і дає нові можливості з реалізації енергетично ефективних проектів в Україні. НЕФКО фінансує екологічно-зорієнтовані проекти в Україні з 2003 року. Водночас, ця діяльність не була підкріплена угодою про статус цієї організації, що перешкоджало роботі, наприклад – у комунальному секторі міст.

НЕФКО профінансувала низку проектів у містах України (модернізація виробництва цементу, ізоляційних матеріалів,

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

сучасні технології випуску м'ясопродуктів, заміна органічного палива біопаливом на енергетичних об'єктах), використовуючи форми прямого і опосередкованого («непрямого») інвестування у об'єкти, введення яких в експлуатацію поліпшить стан навколишнього природного середовища.

В Україні існують окремі заходи із залучення підприємств до облаштування території міст, в яких вони функціонують (будівництво дитячих майданчиків, створення зон відпочинку для мешканців тощо). Така діяльність має позитивні ефекти для бізнесу (потужний рекламний ефект), для місцевих органів влади (економія бюджетних ресурсів) та для жителів міст (покращення екології життєвого простору).

У контексті окреслених орієнтирів реалізацію державної регіональної політики України з урахуванням досягнення стратегічної цілі – забезпечення сталого розвитку міст – необхідно доповнити низкою заходів, а саме:

1. В процесі узгодження загальнодержавних, регіональних та місцевих концепцій, стратегій та програм сталого розвитку міст доцільно: Мінрегіонбуду ініціювати створення робочих груп (із залученням представників органів місцевого самоврядування міст), проводити регулярні консультації з асоціаціями органів місцевого самоврядування з питань

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

розробки та впровадження спільних планів щодо розв’язання нагальних соціально-економічних та екологічних проблем розвитку міст на засадах сталого розвитку; розпочати роботу, пов’язану із координацією ресурсів та синхронізацією цілей, зорієнтованих на реалізацію стратегії сталого розвитку різних рівнів (загальнодержавних, регіональних та місцевих).

2. В процесі модернізації генеральних планів розвитку міст органам місцевого самоврядування доцільно:

- забезпечити доступ громадськості до генеральних планів шляхом розміщення їх цифрових версій на сайтах органів місцевого самоврядування (або на сайтах регіональних органів державної влади у випадку відсутності у органу місцевого самоврядування власного веб-сайту);
- оновити генеральні плани населених пунктів відповідно до положень Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» у формах, зручних для масового ознайомлення громадян і поширення (популяризації) такої інформації. Враховуючи техногенне навантаження, ініціювати співпрацю з місцевими бізнес-структурами (підприємствами) щодо винесення за межі міст промислових підприємств, будівництва за межами міста бізнес-центрів, технопарків та промислових зон.

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

3. Задля посилення інституційної та фінансово-економічної спроможності міст у вирішенні місцевих соціально-економічних, екологічних проблем на засадах сталого розвитку доцільно:

- активізувати розвиток міжмуніципального співробітництва як інструмент вирішення екологічних проблем, аналогічних для кількох міст, що забезпечить обмін досвідом та дозволить об'єднати обмежені ресурси (насамперед – фінансові ресурси), збільшити шанси на отримання грантового фінансування від міжнародних фінансових інституцій на проекти, зорієнтовані на підтримку сталого розвитку міст;
- запроваджувати організаційну (та консультаційну) підтримку становлення інститутів самоорганізації населення (будинкових, вуличних, квартальних комітетів, комітетів мікрорайонів, ОСББ) для самостійного вирішення проблем місцевого значення представниками місцевих громад, що передбачає наявність у органу самоорганізації населення певних повноважень, якими їх наділяє орган публічної влади;
- застосовувати інноваційні методи управління навчання посадових осіб місцевого самоврядування з питань сталого

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

розвитку, а саме: дистанційне навчання, вебінари, заняття в on-line режимі, коучинг тощо;

- активізувати та удосконалювати механізм випуску муніципальних облігацій як одного з джерел фінансування проектів зі сталого розвитку міст (у т.ч. через спрощення процедури здійснення місцевих запозичень).

4. Для налагодження ефективної комунікації між владою та громадами, інституціями громадянського суспільства щодо системного моніторингу проблем міської інфраструктури, розробки заходів з облаштування та ревіталізації території населених пунктів доцільно:

- створити веб-сторінки з інтерактивними картами проблем міст, що надасть можливість мешканцям оперативно повідомляти про повсякденні проблеми міст (несанкціоновані сміттєзвалища, неналежний стан дорожнього покриття) і скеровувати звернення у відповідні служби;
- на веб-сторінках міських рад створити окремий розділ, що містить інформацію про інструменти вирішення проблемних питань екологізації та розвитку міста (наприклад, конкурси на надання грантового фінансування проектів з облаштування міської території) та висвітлювати результати їх застосування;

5.1. Орієнтири удосконалення державної політики щодо забезпечення сталого розвитку урбанізованих територій

- ініціювати створення громадських рад з питань сталого розвитку міст, до складу яких доцільно залучити представників громадських організацій, що займаються питаннями екологізації, сталого містобудування.

5.3 метою активізації державно-приватного партнерства для сприяння процесу екологізації виробництва та спільного облаштування території міст доцільно:

- створити вітчизняні та залучити на український ринок міжнародні інвестиційні фонди для фінансування бізнес-проектів «зеленого бізнесу»;
- популяризувати через ЗМІ, Інтернет-ресурси напрацьований досвід співпраці бізнесу з органами місцевого самоврядування щодо питань облаштування міської території на засадах сталого розвитку;
- Міністерству освіти та науки України ініціювати корективи до навчальних планів вищих навчальних закладів, що готують фахівців для державного та муніципального управління шляхом запровадження спеціалізованих курсів щодо механізмів державно-приватного партнерства та сталого регіонального розвитку.

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

Одним із викликів сьогодення, актуальних як для України, так і для інших держав, є нагальна проблема забезпечення екологічної безпеки населення. Особливо гостро постає питання поводження з твердими побутовими відходами (ТПВ), обсяги яких попри зусилля органів влади та природоохоронних організацій невпинно зростають. Лише за 2012 рік в Україні утворилось близько 59 млн м³, що дорівнює більше 13 млн тонн побутових відходів, які захоронюються на 6,7 тис. сміттєзвалищах і полігонах загальною площею понад 10,4 тис. га. За 2015 р. (без урахування даних АР Крим та м. Севастополь) утворилось близько 48 млн м³ побутових відходів, або близько 10 млн тонн, які захоронюються на 6 тис. сміттєзвалищ і полігонів загальною площею понад 9 тис. га [144].

За даними Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України, серед цих звалищ і полігонів 32% потребують паспортизації, 5% – перевантажені, а 13% – не відповідають нормам екологічної безпеки. При гострій потребі у будівництві нових 670 полігонів, у населених пунктах щорічно виявляється

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

майже 33 тис. несанкціонованих звалищ, що займають площу більше 1 тис. га [145].

Внаслідок неналежного поводження ТПВ продукують велику кількість небезпечних речовин, які утворюються в результаті протікання різноманітних хімічних, ферментативних і біохімічних реакцій. Надходячи в навколишнє природне середовище, ці речовини стають джерелом шкідливих викидів у атмосферу, забруднюють водні та земельні ресурси, призводять до порушення екобалансу, загострення санітарно-епідеміологічної ситуації, є небезпечними не лише існуючим людям, а й таять надзвичайну загрозу для майбутніх поколінь та всього живого загалом.

Ситуація, що склалася в державі внаслідок неефективного поводження з ТПВ, стрімко набуває масштабу екологічної катастрофи. Поряд з екологічними, санітарно-гігієнічними проблемами та економічними втратами, актуалізувалися питання недостатньої реалізації ресурсного потенціалу побутових відходів, насамперед, як джерела вторинної сировини та енергії. Відповідно питання поводження, утворення, акумулювання, депонування, утилізації та знешкодження ТПВ набувають надзвичайної ваги.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Стан екологічної складової економічної безпеки урбанізованих територій можна проілюструвати на основі емпіричних даних, отриманих в межах проекту «Формування політики, ґрунтованої на фактах, в сфері місцевого самоврядування в Україні». В 2013 році Всеукраїнська асоціація органів місцевого самоврядування «Асоціація міст України» в рамках проекту «Формування політики, ґрунтованої на фактах, в сфері місцевого самоврядування в Україні», що впроваджується в Україні за фінансової підтримки МЗС Норвегії, провела дослідження стосовно ефективності поводження з ТПВ у дев'яти містах Західного регіону України (Бережани, Борщів, Монастирська, Підгайці, Шумськ (Тернопільська обл.), Долина, Калуш, Коломия, Косів (Івано-Франківська обл.) та у дев'яти містах Південного регіону України (Баштанка, Нова Одеса, Первомайськ, Снігурівка (Миколаївська обл.), Білгород-Дністровський, Біляївка, Іллічівськ, Татарбунари, Южне (Одеська обл.)). Оскільки досліджувані міста мали певні географічні особливості, то їх поділ на 2 групи – західний регіони і південний регіон – був умовним.

Організація збору ТПВ у досліджуваних урбанізованих територіях відбувається за кількома моделями: збір у

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

контейнери, безконтейнерний метод, самовивіз та використання сміттєпроводу. Причому збір ТПВ за допомогою сміттєпроводу наявний лише у Південному регіоні.

Найбільш типовою моделлю організації вивезення сміття для мешканців багатоквартирних будинків у Західному регіоні виявилася та, що передбачає наявність контейнерів (80%), на другому місці за поширеністю виявився так званий безконтейнерний спосіб організації даної послуги, коли машина забирає сміття по графіку.

У Південному регіоні майже три чверті мешканців багатоквартирних будинків (73%) користуються контейнерами для сміття, ще 22% – сміттєпроводом. У приватному секторі однаково поширені безконтейнерний спосіб організації вивезення ТПВ (47%) та самовивіз громадянами сміття (44%). Серед респондентів, які обрали варіант відповіді «інше», зустрічаються як ті, хто спалює та іншими способами самостійно утилізує сміття, так і ті, хто викидає його на стихійні сміттєзвалища.

Більшість урбанізованих територій мають власні сміттєзвалища, куди здійснюється вивіз ТПВ, або користуються сміттєзвалищем іншого міста, розташованого поряд. Однак реальну проблему становлять стихійні сміттєзвалища. У

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Західному регіоні найбільша кількість стихійних сміттєзвалищ є в Калуші (19) та Долині (7). У Південному регіоні ця проблема найбільш гостра у Баштанці (9 несанкціонованих сміттєзвалищ), Татарбунарах (8) (рис. 5.1).

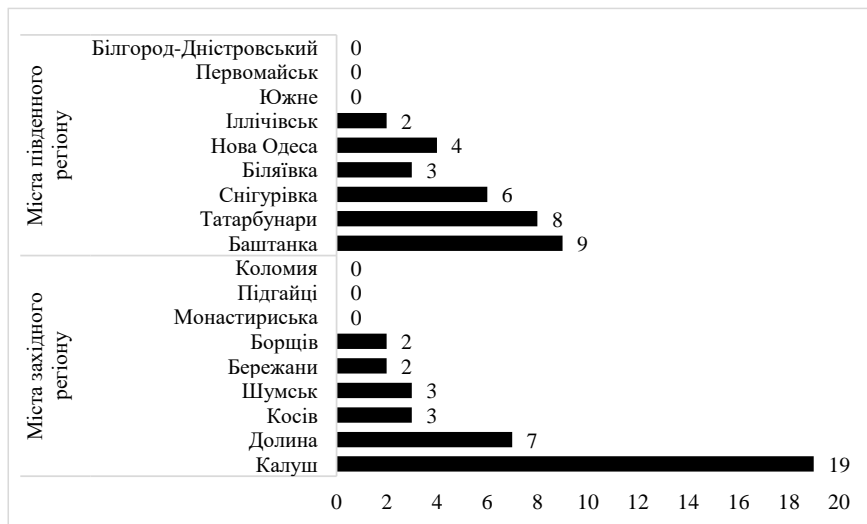


Рис. 5.1. Кількість несанкціонованих сміттєзвалищ в містах України

Загалом можна виокремити такі ключові проблеми урбанізованих територій, пов'язаних зі збором та утилізацією ТПВ, (аналізу цих проблем присвячені наступні розділи Звіту):

- неповна охопленість населення укладеними договорами щодо вивозу сміття, особливо у приватному секторі;
- наявність стихійних, несанкціонованих сміттєзвалищ;

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

- неналежна робота підрядних фірм та організацій щодо вивезення ТПВ;
- потреба у невідкладній санації сміттєзвалищ і пов'язані з цим екологічні проблеми;
- незадоволеність населення якістю послуг зі збору, утилізації ТПВ.

Зазначені проблеми тісно пов'язані між собою і потребують комплексного вирішення. Варто зазначити, що такі спроби неодноразово здійснювалися на урбанізованих територіях, про що свідчить низка інституційних механізмів, які задіюються у досліджуваних урбанізованих територіях. Наведемо приклади з окремих досліджуваних урбанізованих територій.

Місто Бережани. Рішенням виконавчого комітету Бережанської міської ради від 18 серпня 2010 року виконавцем послуг з вивезення твердих побутових відходів та їх знешкодження на території Бережанської міської ради визнано ТОВ «Компанія «Еко-Інвест». Місто Бережани користується полігоном площею 6,0 га, розташованого на землях Курянівської сільської ради поблизу села Павлів.

Найбільш актуальною проблемою міста є те, що ТОВ «Компанія «Еко-Інвест» систематично здійснює неповне виконання своїх контрактних зобов'язань з вивезення твердих

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

побутових відходів. У наслідок цього сміття вчасно не вивозиться, утворюються несанкціоновані стихійні сміттєзвалища. Це становить екологічну небезпеку, оскільки стічні води стають насичені забруднюючими речовинами та потрапляють у водні об'єкти. Існуюча структура системи санітарного очищення населених пунктів недосконала, її фрагментарність за відсутності взаємодії з органами державної санітарно-епідеміологічної служби та охорони навколишнього природного середовища не забезпечує достатнього контролю.

Ситуація із систематичним невиконанням своїх контрактних зобов'язань ТОВ «Компанія» Еко-Інвест» у Бережанах є яскравою ілюстрацією недосконалості існуючої практики проведення тендерів в Україні. Незважаючи на посилання на Закон України «Про закупівлю товарів, робіт та послуг за державні кошти», процедури проведення тендерів мають значні недоліки, зокрема:

- тендери проводяться лише за вартістю тарифу, без урахування якості та своєчасності виконання послуг;
- умови тендерів, у більшості, не передбачають вимог до конкурсантів – потенційних виконавців послуг щодо необхідних інвестицій та впровадження інноваційних технологій, зокрема у сфері сортування та переробки ТПВ;

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

- тендери проводяться без попереднього громадського обговорення;
- ще до проведення тендерів, за територіальним принципом розподілені зони обслуговування, що закріплює монопольне становище підприємств-виконавців послуг на цих територіях, у той час як посилення конкуренції обумовило б підвищення якості послуг.

Через невідповідне зберігання побутових відходів на сміттєзвалищах вони стають місцем розповсюдження гризунів, шкідливих комах та небезпечним джерелом інфекцій. Водночас сміттєзвалища є джерелом інтенсивного забруднення атмосфери та підземних вод. Практично в жодному з них не знешкоджується фільтрат. Майже усі сміттєзвалища потребують невідкладної санації та рекультивації.

На виконання Державної «Програми поводження з твердими побутовими відходами», затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 4 березня 2004 року № 265 було видано розпорядження голови Бережанської районної державної адміністрації від 14 листопада 2012 року №256-од «Про схвалення цільової програми Поводження з твердими побутовими відходами на 2012-2014 роки в Бережанському

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

районі» [146]. Частина заходів з реалізації цієї програми передбачена на території м. Бережани. Основними завданнями програми є:

- побудувати полігон твердих побутових відходів у м. Бережани, який відповідатиме сучасним вимогам щодо зберігання, утилізації та сортування твердих побутових відходів;
- впровадження роздільного (за компонентами) збору ТПВ;
- впровадження комплексної переробки та утилізації ресурсоцінних компонентів побутових відходів і технологій ефективного використання побутових відходів як енергоресурсу.

Будівництво сміттєпереробного заводу та полігону твердих побутових відходів було одним з ключових завдань Стратегічного плану економічного розвитку м. Бережани [147] (орієнтовним періодом реалізації заходу було визначено 2009-2010 роки).

Разом з тим, заявлені пріоритети у сфері поводження з твердими побутовими відходами досі залишаються декларативними.

Місто Долина. Тверді побутові відходи з цього міста вивозяться на полігон, що розташований у лісовому масиві на

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

землях Рахинянського лісництва, який експлуатується з 1993 року з проектною потужністю 1080 тис. м³. Кількість накопичених відходів від початку експлуатації складає 417,5 тис. м³.

У м. Долина ведеться робота зі створення робочої групи з розроблення Програми поводження з ТПВ. Здійснюється співпраця у цьому напрямі між міською радою, районною державною адміністрацією. Так, рішення Долинської районної ради від 20 червня 2013 року № 19/2013 «Про вивіз твердих побутових відходів з території району та функціонування районного сміттєзвалища» містить рекомендації, що стосуються м. Долина, а саме:

- проводити роботу, направлену на забезпечення укладання договорів щодо вивозу твердих побутових відходів з усіма суб'єктами, що здійснюють діяльність на підвідомчій території;
- проводити роз'яснювальну роботу серед населення щодо роздільного збору твердих побутових відходів;
- домогтися спільно з асоціаціями органів місцевого самоврядування впровадження інвестиційного проекту у сфері переробки відходів.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Місто Первомайськ. У м. Первомайську наявний полігон уже вичерпав свої ресурси. Завдяки участі у Всеукраїнському конкурсі проектів та програм розвитку місцевого самоврядування міська рада виграла грант, за рахунок якого розробили проект будівництва нового полігону. Виділено земельну ділянку площею 4 га. З міського бюджету для реалізації проекту виділено 1,5 млн. грн., всього ж необхідно близько 20 млн. грн.

Місто Баштанка. У Баштанці діє Програма поводження з твердими побутовими відходами на території ради на період до 2020 року. Програма спрямована на поліпшення стану благоустрою міста Баштанка та сіл Баштанської міської ради, охорону навколишнього середовища, санітарного та епідеміологічного благополуччя населення, створення умов для залучення коштів бюджетів усіх рівнів, інвестиційних та кредитних ресурсів.

Даною Програмою передбачено виконання заходів в 2 етапи. На першому етапі, строк виконання якого 2009-2015 роки, передбачено:

- стовідсоткове охоплення послугами зі збору та вивезення відходів населення міста, установ, організацій, підприємств;

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

- ліквідація існуючих несанкціонованих сміттєзвалищ та недопущення виникнення нових;
- оновлення (заміна, ремонт) та придбання сміттєзбиральних контейнерів та належне облаштування контейнерних майданчиків;
- оновлення парку прибиральними та сміттєвими машинами;
- визначення обсягів з впорядкування та реконструкції існуючого полігону;
- принципове вирішення питання фінансування Програми на наступні роки;
- проведення рекламно-інформаційних та освітницько-виховних заходів у сфері поводження з побутовими відходами;

На території Баштанської міської ради, послуги із збирання та транспортування ТПВ виконує комунальне підприємство «Добробут». Ці послуги отримують:

- в місті Баштанка близько 55%;
- в населених пунктах ради – 0%.

Населення, яке не охоплено наданням таких послуг, змушене самотужки позбавлятися побутових відходів, внаслідок чого утворюються стихійні сміттєзвалища.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Основними причинами не стовідсоткового охоплення населення наданням послуг по санітарному очищенню на сьогодні є: низький рівень матеріально-технічної бази КП «Добробут»; дефіцит спеціалізованого автотранспорту; дефіцит контейнерного парку; недосконалість структури санітарного очищення існуючого сміттєзвалища.

Відсутність технічної документації на міське сміттєзвалище заважає залученню інвестиційних ресурсів, які б дали змогу розширити діяльність комунального підприємства та міської ради і здійснити, наприклад: впорядкування та реконструкцію існуючого полігону; налагодження системи по сортуванню та збуту вторинної сировини; перетворення сфери поводження з побутовими відходами на самоокупну та рентабельну підгалузь комунального господарства.

Прийнята адресна Програма ліквідації стихійних сміттєзвалищ, що ліквідовуються за участю КО «Правопорядок», КП «Добробут» та населення міста. В результаті виконання даної програми протягом 2012 року ліквідовано 11 стихійних сміттєзвалищ.

Відповідно до розпорядження Баштанської районної адміністрації від 7 вересня 2012 р. № 567р надано дозвіл на розробку проекту землеустрою щодо відведення земельної

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

ділянки в постійне користування для іншого громадського призначення (розміщення та експлуатації сміттєзвалища) комунальному підприємству «Добробут» із земель державної власності не наданих у власність та тимчасове користування в межах території Баштанської міської ради Баштанського району Миколаївської області. Цим же розпорядженням надано дозвіл КП «Добробут» на виготовлення технічної документації по визначенню нормативної грошової оцінки земельної ділянки, що передбачена для надання в постійне користування КП «Добробут». В подальшому це дасть змогу КП «Добробут» укласти угоду на довгострокову оренду земельної ділянки та виготовлення проектно-кошторисної документації на розміщення полігону по складуванню та утилізації твердих побутових відходів. Всі заходи по Програмі за звітний період виконувались за рахунок коштів міського бюджету.

Серед усіх урбанізованих територій, в яких проводилось дослідження, найвищі тарифи на збір, вивезення та утилізацію твердих побутових відходів (2012 р.) були в Коломиї (67,64 грн/м³), Долині (58,03 грн/м³), Снігурівці (49,00 грн/м³), Южному (48,00 грн/м³) та Білгород-Дністровському (47,84 грн/м³) (рис. 5.2).

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

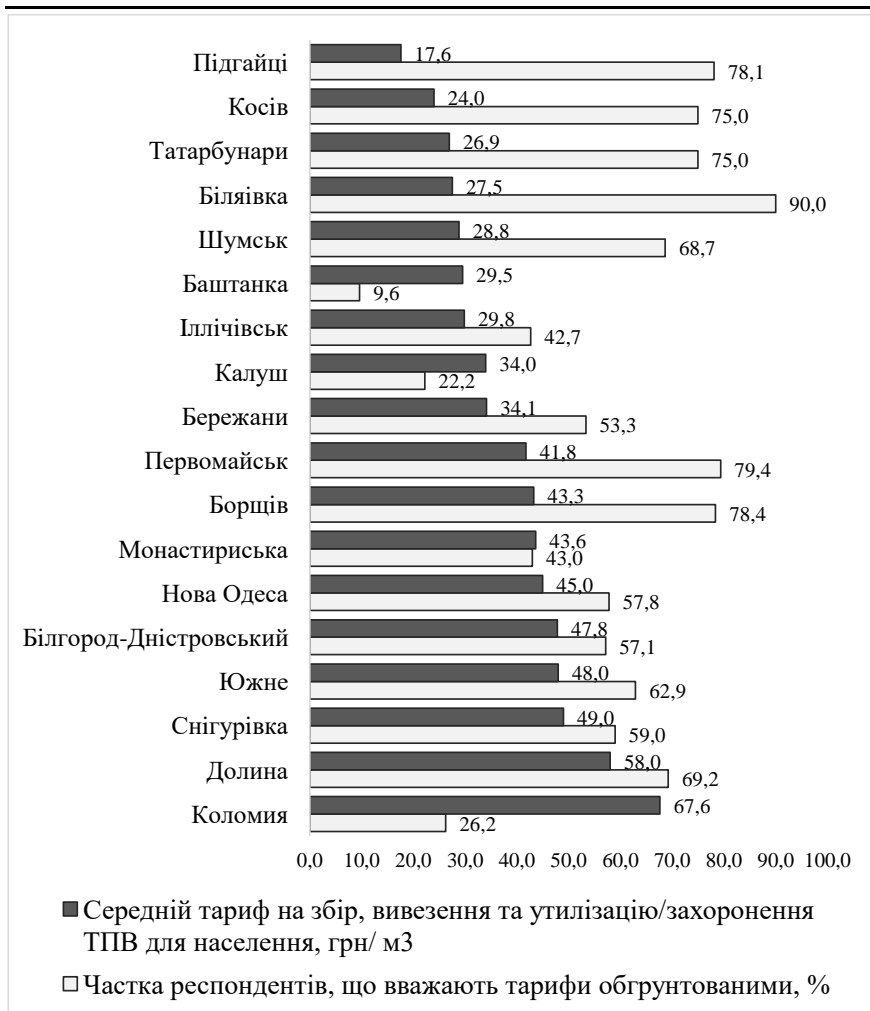


Рис. 5.2. Середній тариф на збір, вивезення та утилізацію твердих побутових відходів (станом на 01.01.2013 р.) та частка респондентів, що вважають тарифи обґрунтованими

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

Незважаючи на високі тарифи в окремих урбанізованих територіях, значна частка населення вважає такі тарифи обґрунтованими. Так, у м. Южному 62,9% респондентів вважають тариф обґрунтованим, хоча рівень тарифу в місті (48,00 грн/м³) є одним з найвищих у Південному регіоні (вказано відсоток респондентів, яким ставилось відповідне запитання). Подібна ситуація спостерігається і в м. Долині Західного регіону, де 69,2% респондентів вважають тариф (58,03 грн/м³) обґрунтованим.

У Західному регіоні середнє значення тарифу на збір, вивезення та утилізацію твердих побутових відходів (2012 р.) становить 39,01 грн/м³. Найвищим у регіоні є тариф у м. Коломиї – (67,64 грн/м³), причому лише 26,2% респондентів у цьому місті вважають тариф обґрунтованим. Другим за рівнем тарифу у регіоні є м. Долина (58,03 грн/м³), однак більше половини респондентів (69,2%) вважає такий тариф обґрунтованим. Цілком логічною виглядає ситуація у Монастириськах, де тариф є вищим від середнього у регіоні (43,64 грн/м³), і частка респондентів, що вважають тариф обґрунтованим, становить 43,0%. У Борщеві найбільша в регіоні частка респондентів, що вважають тариф (43,25 грн/м³) обґрунтованим – 78,4%. Міста, у яких тариф є нижчим від

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

середнього у регіоні, характеризуються наявністю значної частки населення, що погоджуються із вмотивованістю цієї ситуації. Так, частка респондентів, що вважають тариф обґрунтованим, у Підгайцях – 78,1% (тариф – 17,58 грн/м³), у Косові – 75,0% (тариф – 24,00 грн/м³), у Шумську становить 68,7% (тариф – 28,80 грн/м³), у Бережанах – 53,3% (тариф – 34,14 грн/м³). Виключенням із загальної тенденції є Калуш – 22,2% респондентів (тариф – 33,99 грн/м³).

Для Південного регіону характерним є те, що в багатьох урбанізованих територіях більше половини респондентів вважають тариф обґрунтованим. Винятком є м. Баштанка, де тариф (29,50 грн/м³) є нижчим від середнього значення в регіоні (38,38 грн/м³), однак лише 9,6% респондентів вважають такий тариф обґрунтованим. Для решти урбанізованих територій Південного регіону частка респондентів, що вважають тариф обґрунтованим, становить: м. Біляївка – 90,0% (тариф – 27,53 грн/м³), м. Первомайськ – 79,4% (тариф – 41,78 грн/м³), м. Татарбунари – 75,0% (тариф – 26,93 грн/м³), м. Южне – 62,9% (тариф – 48,00 грн/м³), м. Снігурівка – 59,0% (тариф – 49,00 грн/м³), м. Нова Одеса – 57,8% (тариф – 45,00 грн/м³), м. Білгород-Дністровський – 57,1% (тариф – 47,84 грн/м³), м. Іллічівськ – 42,7% (тариф – 29,84 грн/м³).

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

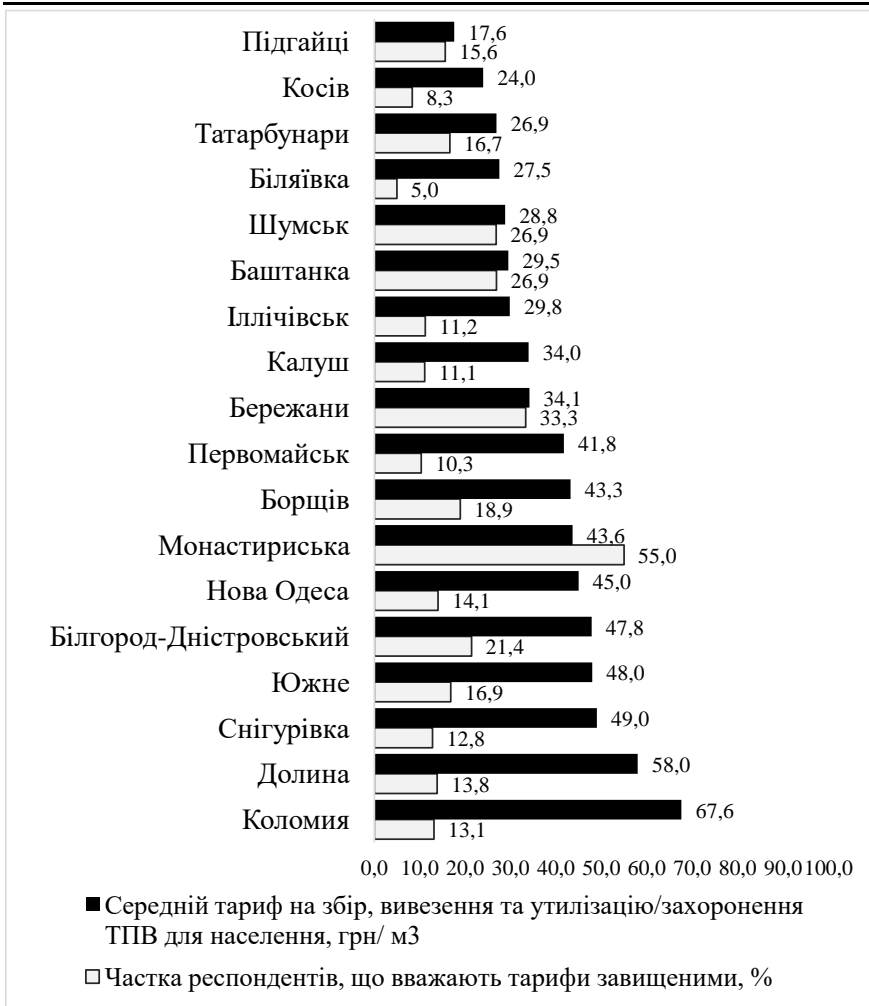


Рис. 5.3. Середній тариф на збір, вивезення та утилізацію твердих побутових (станом на 01.01.2013 р.) та частка респондентів, що вважають тарифи завищеними

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Порівнюючи відповіді респондентів, які вважають тариф у своєму місті завищеним, можна зробити висновок, що мешканці в своїх твердженнях керувалися не лише рівнем тарифу, а й враховували інші чинники, які можуть впливати на обґрунтованість тарифу. Так, найбільша частка респондентів охарактеризувала тариф як необґрунтований у урбанізованих територіях, де не є найвищий тариф. Зокрема, найвищим цей показник є у Монастириськах – 55,0%, Бережанах – 33,3%, Баштанці – 26,9% та Шумську – 26,9% (рис. 5.3).

Більшість респондентів у всіх урбанізованих територіях зазначили, що регулярно, щомісячно сплачують житлово-комунальні послуги. Так, у Західному регіоні 100% респондентів це підтвердили у містах Шумську, Монастириськах, Бережанах (рис. 5.4). Однак, рівень оплати населенням наданої послуги не у всіх урбанізованих територіях корелює із частотою здійснення оплати. Зокрема, у Косові є найнижчий рівень оплати послуги в регіоні (62,0%), однак 96,6 % респондентів у цьому місті відповіли, що щомісячно здійснюють оплату. У Південному регіоні показовим є м. Татарбунари, в якому спостерігається і найнижчий рівень оплати населенням послуги (57,0%) і найменша частка респондентів, що щомісяця сплачують житлово-комунальні послуги (74,2%).

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

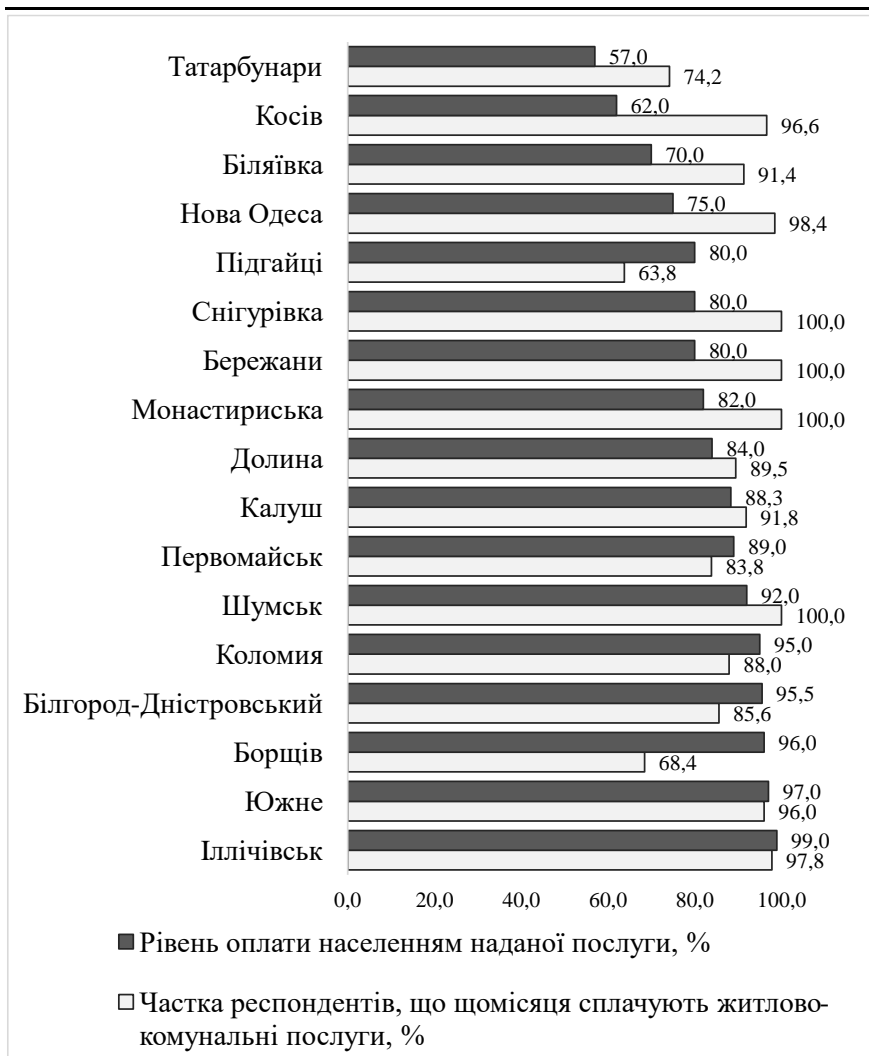


Рис. 5.4. Рівень оплати населенням наданої послуги (збір, вивезення та утилізація ТПВ) та частка респондентів, що щомісячно оплачують житлово-комунальні послуги

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Із прийняттям рішення щодо обґрунтованості чи необґрунтованості тарифів пов'язаний рівень поінформованості населення щодо вартості послуги з вивозу та утилізації ТПВ. У переважній більшості (64 %) мешканці Західного регіону поінформовані про вартість послуги з вивезення сміття, оскільки 40 % респондентів оплачують її за окремою квитанцією і ще 24 % мають у своїх квитанціях на оплату ЖКГ окремо відведений для цієї послуги рядок. Непоінформовані про вартість цієї послуги через те, що вона відсутня у квитанції, 17 % опитаних (рис. 5.5).

У Південному регіоні 71 % мешканців регіону поінформовані про вартість послуги з вивезення сміття, оскільки 5 % респондентів оплачують її за окремою квитанцією і ще 16% мають у своїх квитанціях на оплату ЖК-послуг окремо відведений для цієї послуги рядок. Не володіють інформацією про тариф на послугу з вивезення сміття, оскільки така інформація не виділена окремим рядком у квитанції, 22 % опитаних мешканців.

Разом з тим, співставлення частки респондентів, що поінформовані про розмір тарифу, та частки респондентів, які вважають тарифи обґрунтованими, дає цікаві результати. Як відсоток поінформованості населення було використано частку

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

респондентів, які сплачують за послугу за окремою квитанцією, або мають квитанцію за житлово-комунальні послуги з виділеним окремим рядком за послуги з вивозу сміття.



Рис. 5.5. Частка респондентів, що вважають тарифи обґрунтованими, та частка респондентів, поінформованих про тариф, %

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Як виявилось, чим вищою є поінформованість населення, тим менше людей вважає тариф обґрунтованим.

Міста Західного і Південного регіонів відрізняються у ставленні до можливості платити більше за надану послугу з вивозу ТПВ. Так, Південна група є більш категоричною у своїх міркуваннях. Відповідаючи на запитання анкети «За яких умов Ви були б готові платити більше за послугу з вивезення сміття?», переважна більшість (70 %) мешканців регіону зазначили, що за жодних умов не готові платити більше, ніж це є сьогодні. Більш лояльно до ідеї підвищення тарифів на вивезення сміття у разі покращення його організації, поставилися мешканці м. Нова Одеса: лише 23 % респондентів обрали варіант відповіді «за жодних умов не готовий платити більше».

Серед умов, які могли б бути вагомим аргументом на користь підвищення тарифів, мешканці Західного регіону частіше називали: збільшення регулярності і частоти вивезення сміття (28%), кількості контейнерів для сміття (20%), наявність контейнерів для роздільного збору сміття (16 %), а також заміна моделі вивозу сміття з вивезення машиною на контейнерний метод (13 %) (рис. 5.6).

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

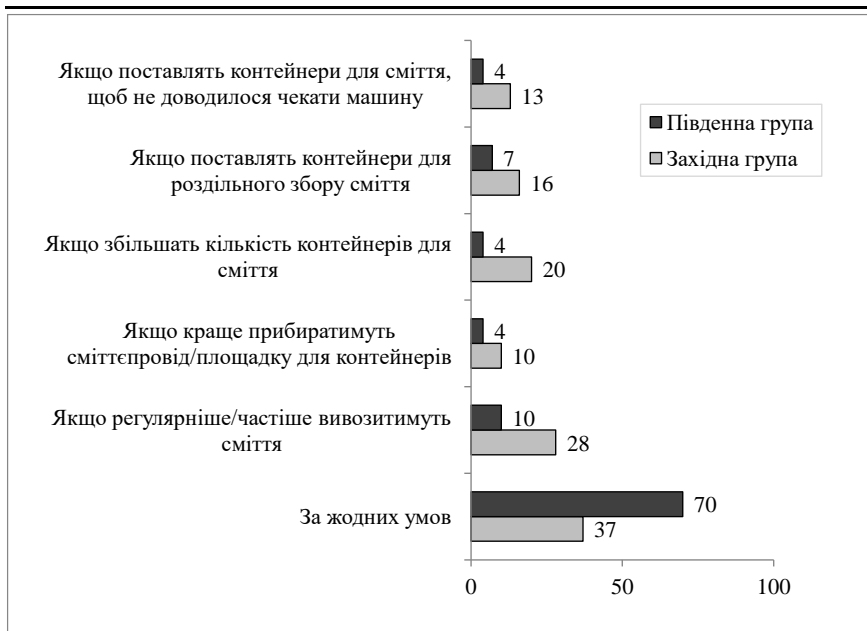


Рис. 5.6. Розподіл відповідей респондентів на запитання: «За яких умов Ви були б готові платити більше за послугу з вивезення сміття?», % до тих, користується і сплачує за неї

Аналіз та співставлення частки респондентів, яким доходу не вистачає на найбільш необхідне і частки респондентів, які за жодних умов не готові платити більше за послугу вивезення ТПВ, показали, що неготовність платити більше за послугу не пов'язана зі скрутним матеріальним становищем сім'ї респондентів. Ця тенденція особливо чітко прослідковується у Південному регіоні (рис. 5.7).

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

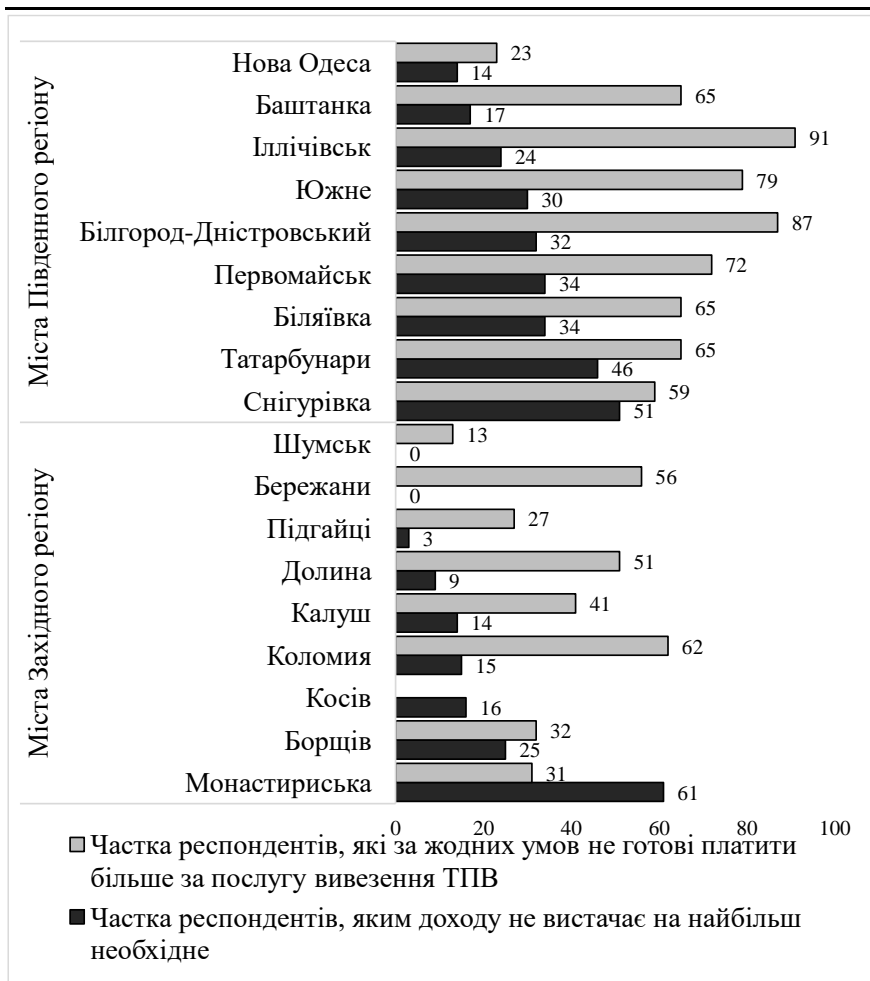


Рис. 5.7. Частка респондентів, яким доходу не вистачає на найбільш необхідне, і частка респондентів, які за жодних умов не готові платити більше за послугу вивезення ТПВ, %

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

На готовність населення платити більше за надану послугу впливає певним чином оцінка тарифу мешканцями як обґрунтованого чи завищеного, що цілком логічно. Так, у кількох урбанізованих територіях Південного регіону прослідковується зв'язок між часткою респондентів, що вважають тарифи завищеними і часткою респондентів, які за жодних умов не готові платити більше за послугу вивезення ТПВ, а саме йдеться про міста Баштанка, Білгород-Дністровський, Южне, Татарбунари, Нова Одеса. У Західному регіоні цей взаємозв'язок є менш відчутним, або взагалі не прослідковується (таблиця 5.1).

Різною є ситуація щодо укладення договору із надавачем послуги з вивезення ТПВ за окремими містами Західного регіону. Практично всі опитані мешканці Бережан (92%) і м. Монастириська (95%) уклали такий договір із надавачами послуги. Тоді, як у Калуші таких лише 20%. Для решти урбанізованих територій цей показник коливається в межах середнього по регіону значення: від 42% до 72%.

У Південному регіоні мають такі договори практично всі респонденти з Нової Одеси (98%) і Первомайська (94%), а також переважна більшість мешканців міст Біляївка (82%) та Білгород-Дністровський (77%) (рис. 5.8).

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Таблиця 5.1.

Частка респондентів, що вважають тарифи завищеними, і частка респондентів, які за жодних умов не готові платити більше за послугу вивезення ТПВ

Місто	Частка респондентів, що вважають тарифи завищеними, %	Частка респондентів, які за жодних умов не готові платити більше за послугу вивезення ТПВ, %
Західний регіон		
Бережани	33,3	56
Борщів	18,9	32
Долина	13,8	51
Калуш	11,1	41
Коломия	13,1	62
Косів	8,3	0
Монастириська	55,0	31
Підгайці	15,6	27
Шумськ	26,9	13
Південний регіон		
Іллічівськ	11,2	65
Білгород-Дністровський	21,4	87
Біляївка	5,0	65
Баштанка	26,9	91
Нова Одеса	14,1	23
Первомайськ	10,3	72
Снігурівка	12,8	59
Татарбунари	16,7	65
Южне	16,9	79

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

Натомість у Баштанці, Южному та Снігурівці частка тих, хто має укладений договір на вивезення сміття, найнижча і становить 13%, 28% і 33% опитаних відповідно. В Іллічівську і Татарбунарах про наявність укладених договорів повідомив кожен другий респондент – 54 і 52% відповідно (рис. 5.8).

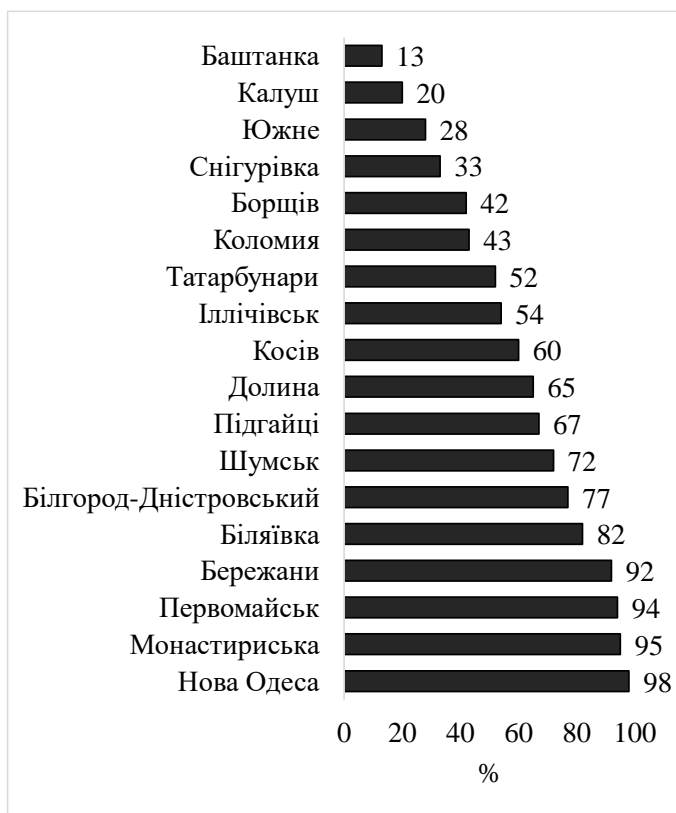


Рис. 5.8. Частка респондентів, у яких є укладений спеціальний договір про надання послуги з вивезення сміття з організації, яка надає цю послугу, %

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Аналіз результатів опитування населення про наявність укладеного договору про надання послуги з вивезення сміття з організацією, яка надає цю послугу, і рівня оплати послуги у урбанізованих територіях не виявив чіткого взаємозв'язку між цими показниками. Так, у Калуші спостерігається найменша частка респондентів, які мають укладені договори (20 %), однак рівень оплати послуги тут становить 88 %. На противагу, у м. Нова Одеса 98% респондентів підтвердили наявність у них договору, але рівень оплати в цьому місті є значно нижчим (75 %) (рис. 5.9).

Отже, ключові проблеми урбанізованих територій, пов'язаних зі збором та утилізацією ТПВ полягають в наступному: неповна охопленість населення укладеними договорами щодо вивозу сміття, особливо у приватному секторі; наявність стихійних, несанкціонованих сміттєзвалищ; неналежна робота підрядних фірм та організацій щодо вивезення ТПВ; потреба у невідкладній санації сміттєзвалищ і пов'язані з цим екологічні проблеми; незадоволеність населення якістю послуг зі збору, утилізації ТПВ.

З позиції оцінки чинників екологічної складової економічної безпеки урбанізованих територій було досліджено кореляційні зв'язки.

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

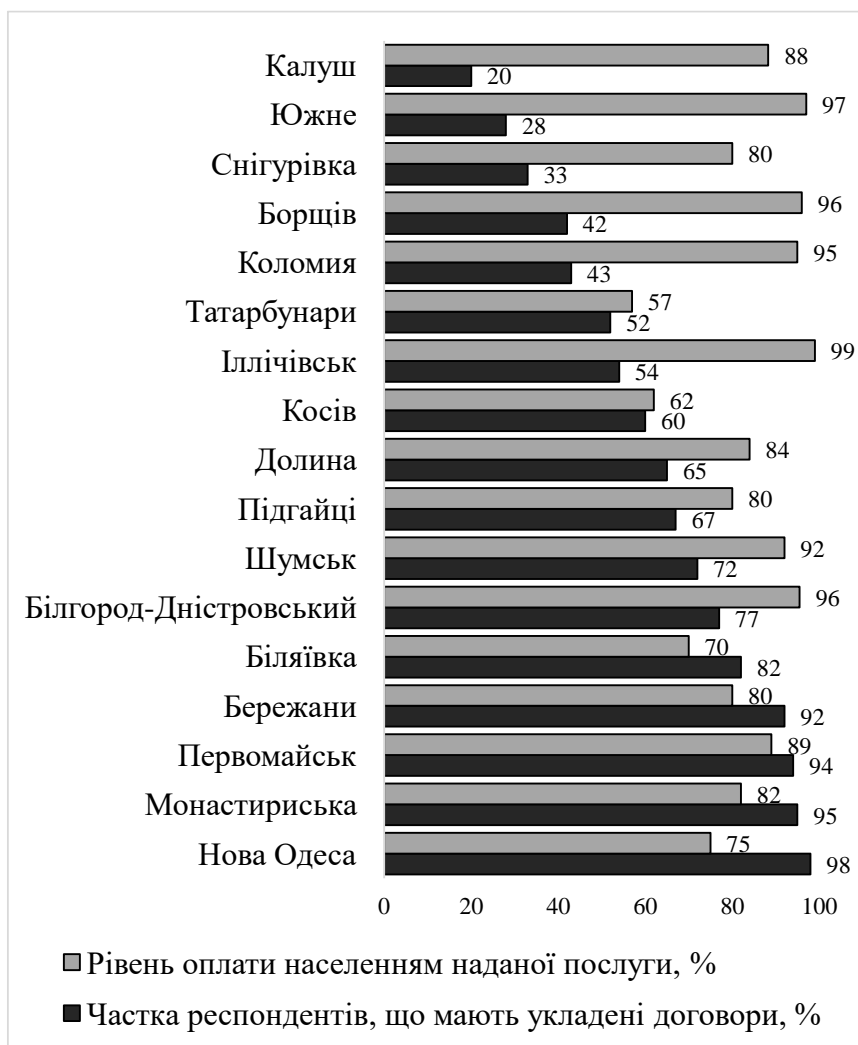


Рис. 5.9. Частка респондентів, що мають укладені договори та рівень оплати населенням наданої послуги, %

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Дослідження ³ не виявило значимих кореляційних зв'язків між оцінкою населенням послуги з вивезення сміття та типом будинку, в якому проживають респонденти, органом, що здійснює управління будинком, чи моделлю організації відповідної послуги. Також на оцінювання якості вивезення сміття не впливають соціально-демографічні характеристики респондентів (вік, стать, освіта, матеріальне становище, розмір сім'ї та кількість дітей) [148].

Водночас оцінка респондентами послуги з вивезення сміття пов'язана з їх ставленням до способу організації цієї послуги (влаштовує чи ні він мешканця), оцінками утилізації сміття та протидії органів влади стихійним сміттєзвалищам, а також регулярністю вивезення сміття (для користувачів контейнерного методу) та зручністю безконтейнерного методу (для відповідної категорії споживачів).

Рівень зручності для мешканців безконтейнерного способу організації вивезення сміття та оцінка ними послуги з вивезення сміття взаємопов'язані: коефіцієнт кореляції Спірмена для всього масиву даних становить 0,47. Для

³ Дослідження кореляційних взаємозв'язків здійснювалося спільно з Лискою О.Г. і більш детально викладене в аналітичному звіті «Громадська думка про стан поводження з ТПВ в містах України» [148].

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

Західного регіону вказаний коефіцієнт дорівнює 0,45, для Південного – 0,5. Тобто чим більш зручним мешканці вважають безконтейнерний спосіб вивезення ТПВ, тим вищу оцінку вони ставлять за цю послугу.

Дослідження особливостей фінансових та правових взаємовідносин між населенням та постачальниками послуг показало, що мешканці досліджуваних урбанізованих територій у своїх твердженнях щодо обґрунтованості тарифів на вивіз ТПВ керувалися не лише рівнем тарифу, а й враховували інші чинники (зокрема, якість послуги). Так, найбільша частка респондентів охарактеризувала тариф як необґрунтований в урбанізованих територіях, де не є найвищий тариф.

Рівень оплати населенням наданої послуги не у всіх урбанізованих територіях корелює із частотою здійснення оплати. Зокрема, у Косові є найнижчий рівень оплати послуги в регіоні (62,0 %), однак 96,6 % респондентів у цьому місті відповіли, що щомісячно здійснюють оплату. У Південному регіоні показовим є м. Татарбунари, в якому спостерігається і найнижчий рівень оплати населенням послуги (57,0 %) і найменша частка респондентів, що щомісяця сплачують житлово-комунальні послуги (74,2 %). Неготовність платити

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

більше за послугу не пов'язана зі скрутним матеріальним становищем сім'ї респондентів. Ця тенденція особливо чітко прослідковується у Південному регіоні.

Респонденти доволі песимістично охарактеризували екологічну ситуацію як у власному місті (середня оцінка становить 2,4 бала), так і в Україні загалом (середня оцінка – 2,8 бала). Причому представники Південного регіону оцінили зазначені показники на 0,5 бала вище, ніж жителі Заходу. Водночас якість питної води у Західному регіоні була оцінена в 3,0 бала, а в Південному – лише в 2,3. Кожен із запропонованих у анкеті аспектів поводження із ТПВ (роздільний збір сміття, збір відпрацьованих енергозберігаючих лампочок, батарейок, акумуляторів, телевізорів, комп'ютерів, боротьба зі стихійними сміттєзвалищами) респонденти вважають досить проблемним. При цьому для кожного населеного пункту виявився характерним власний набір найбільш та найменш актуальних екологічних проблем і аспектів поводження із ТПВ.

У Західному регіоні найнижчу оцінку екологічній ситуації в своєму місті поставили жителі Монастирської (1,7 бала) та Борщева (1,9 бала), а найвищу – мешканці Бережан (3,0 бала) та Підгайців (3,2 бала). Водночас рівні задоволеності

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

екологічною ситуацією в Україні та у власному місті дещо пов'язані між собою (коефіцієнт кореляції Спірмена становить 0,54). Тобто респонденти у певному сенсі екстраполюють екологічну ситуацію у своєму місті на загальнодержавне екологічне становище. Крім того, існує незначний зв'язок між оцінками респондентами екологічної ситуації у місті та утилізації сміття, а також якості питної води (коефіцієнт кореляції Спірмена сягає 0,35).

Серед урбанізованих територій Південного регіону найнижчу оцінку екологічної ситуації у своєму місті поставили мешканці Первомайська (2,1 бала), Снігурівки (2,3 бала) та Білгород-Дністровського (2,5 бала). Ситуація в інших урбанізованих територіях Південного регіону є дещо кращою: середня оцінка стану екології варіює від 3,0 в Татарбунарах до 3,6 в Іллічівську і 3,8 бала в місті Южне. Найбільш тісний зв'язок рівня задоволеності екологічною ситуацією у власному місті виявлений з якістю питної води (коефіцієнт кореляції Спірмена становить 0,46), утилізацією сміття (коефіцієнт кореляції Спірмена дорівнює 0,41) та боротьбою зі стихійними сміттєзвалищами (коефіцієнт кореляції Спірмена становить 0,44). Іншими словами, зростання якості питної води, організації утилізації сміття та посилення боротьби з несанкціонованими сміттєзвалищами ведуть до росту рівня

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

задоволеності населення екологічною ситуацією у власному місті.

Найнижчий рівень задоволеності утилізацією сміття у власному населеному пункті продемонстрували мешканці Первомайська (середня оцінка на рівні 1,0 бала), Баштанки (1,1 бала) та Татарбунарів (1,5 бала), а найвищий – респонденти, що проживають у Іллічівську (3,9 бала) та Южному (3,6 бала). Задоволеність респондентів Південного регіону організацією утилізації сміття тісно пов'язана з протидією органів влади стихійним сміттєзвалищам (коефіцієнт кореляції Спірмена між відповідними змінними становить 0,7). Іншими словами, чим більш успішна боротьба ведеться у місті з несанкціонованими сміттєзвалищами, тим вища задоволеність мешканців організацією утилізації сміття. Для інших компонентів поводження з ТПВ (роздільний збір сміття, збір відпрацьованих енергозберігаючих лампочок, батарейок, акумуляторів, телевізорів, комп'ютерів) зв'язок з оцінкою утилізації сміття значно слабший або взагалі відсутній.

Більшість респондентів як у Західному (67,6 %), так і в Південному (63,2 %) регіонах вважають, що проблеми, пов'язані з утилізацією сміття, мають вирішувати органи місцевої влади. Крім того, дві третини (67,7) % опитаних

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

Південного регіону та близько 46 % – Західного відповідальність за утилізацію сміття покладають на ЖЕКи, ЖЕО та інші комунальні організації. Про те, що зазначені питання мають вирішувати органи державної влади, заявили 6,8 % мешканців Західного регіону та 8,7 % – Південного. Частка респондентів, які відповідальність за проблеми утилізації сміття покладають на самих мешканців міста, у Західному регіоні (15 %) майже втричі перевищує аналогічний показник Південного регіону, де роль безпосередньо самих жителів у зазначених питаннях підкреслили лише 5,3 % опитаних.

Переважна більшість респондентів в цілому підтримують ідею роздільного збору сміття. Причому частка таких у Західному регіоні (93,8 %) дещо більша, ніж у Південному (87,6 %), але не за рахунок супротивників такої ідеї (4,9 %), а за рахунок опитаних, які завагалися з відповіддю (7,6 %).

Кількість респондентів, які мають реальну можливість розділяти сміття, у Західному регіоні (27,4 %) втричі більша, ніж у Південному (9,3 %). Саме стільки респондентів зазначили, що в них є окремі контейнери для сухих та органічних відходів або вони сортують відходи перед тим, як викидати їх у машину. При цьому лише у п'яти урбанізованих

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

територіях (4 – у Західному та 1 – у Південному регіоні) наявні контейнери для роздільного збору сміття.

У Західному регіоні 84 % опитаних, а в Південному – 69 %, які мають контейнери для роздільного збору ТПВ, реалізують наявну можливість на практиці і дійсно розділяють сміття. На поведінку респондентів щодо розділу сміття значимо не вплинули їх соціально-демографічні характеристики (вік, освіта, матеріальне становище, розмір сім'ї та кількість дітей). При цьому жінки дещо частіше (87,8 %) розділяли сміття на сухі та органічні відходи, перш ніж його викинути у спеціалізовані контейнери, ніж це робили чоловіки (72 %).

У Західному регіоні оцінка роздільного збору сміття тісно пов'язана з загальною кількістю контейнерів для ТПВ: чим більше контейнерів на урбанізованій території, тим вищий рівень задоволеності мешканців Заходу зазначеним компонентом поводження з ТПВ.

Оцінка організації роздільного збору сміття в Південному регіоні пов'язана з оцінками організації збору відпрацьованих енергозберігаючих лампочок, а також батарейок, акумуляторів, телевізорів, комп'ютерів (коефіцієнти кореляції становлять 0,48 і 0,46 відповідно). Таким чином, підвищивши

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

якість збору зазначених відходів, можна збільшити рівень задоволеності мешканців регіону роздільним збором у цілому.

Проте жителі більшості урбанізованих територій вкрай низько оцінили рівень організації збору енергозберігаючих лампочок та відпрацьованих батарейок у своїх населених пунктах.

Одним із можливих кроків до вирішення зазначеної проблеми можуть бути спеціальні невеликі контейнери для збору батарейок та енергозберігаючих ламп, встановлені в людних місцях (наприклад, у магазинах, школах, поблизу міських ринків тощо). В подальшому вказані небезпечні відходи централізовано транспортуються до спеціалізованих підприємств для утилізації. Даний метод не потребує значних витрат та, з огляду на успіх його впровадження в інших урбанізованих територіях, є доволі дієвим.

Переважає більшість респондентів у якості стимулів роздільного збору ТПВ називали наявність спеціальних контейнерів (65 % опитаних в Західному регіоні та 80 % – у Південному регіоні); кращу організацію вивезення сміття (наприклад, достатню кількість контейнерів для різних типів відходів, наявність у сміттевозах окремих відсіків тощо) – (30,6 % в Західному регіоні та 27 % в Південному регіоні);

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

спрямування коштів від переробки сміття на благоустрій урбанізованої території (близько 21 % опитаних). Крім того, досить активно респонденти називали також і інші умови. Зокрема 15 % опитаних в Західному регіоні та 28 % – у Південному зазначили, що до розділення сміття їх може спонукати зменшення тарифів на вивезення сміття, 23 % та 16 % відповідно – поширення інформації про переваги такого способу поводження із ТПВ. Таким чином, переважна більшість респондентів готова розділяти сміття, якщо їм створять для цього необхідні умови та проведуть широку роз'яснювальну роботу.

Оцінки респондентами вирішення органами влади проблеми стихійних сміттєзвалищ надзвичайно сильно варіюють між різними урбанізованими територіями. Найбільш задоволені вказаним елементом поводження з ТПВ мешканці Южного (середня оцінка – 4,4 бала) та Біляївки (4,2 бала), а найбільш незадоволені – мешканці Баштанки та Первомайська (по 1,0 бала). Середній рівень задоволеності вирішенням органами влади проблеми стихійних сміттєзвалищ у Західному регіоні змінюється від 1,6 бала (Коломия і Монастириська) до 2,1 бала (Бережани, Борщів, Шумськ). У Підгайцях відповідний показник сягає 2,5 бала.

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

Близько 64 % респондентів у Західному регіоні та більше 53,6 % у Південному заявили про наявність у їхньому населеному пункту (або у його околицях) стихійних сміттєзвалищ, тобто місць, куди люди самовільно вивозять сміття. Думка респондентів та офіційні дані урбанізованих територій щодо існування несанкціонованих сміттєзвалищ подеколи суттєво відрізняються. Результати соціологічного опитування засвідчили, що дана проблема притаманна всім урбанізованим територіям; різниця полягає лише в кількості стихійних сміттєзвалищ.

Між оцінкою протидії органів влади стихійним сміттєзвалищам та часткою респондентів Південного регіону, які повідомили про власне існування стихійних сміттєзвалищ, існує досить тісний зв'язок (коефіцієнт кореляції Спірмена становить $-0,82$). Тобто чим меншою була частка респондентів, які заявили про наявність у місті стихійних сміттєзвалищ, тим вищою була середня оцінка органам влади за боротьбу з ними. Для Західного регіону подібного взаємозв'язку не виявлено.

Загалом 30 % респондентів Західного регіону, та більше 17 % – Південного зізналися, що вони або члени їх родин виносили сміття на стихійні сміттєзвалища.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Серед обставин, які примушують їх користуватися стихійними сміттєзвалищами, респонденти Західного регіону називали такі: «це зручніше, ніж чекати машину» (34 %), «всі так роблять» (28,5 %), «викидали туди великі речі, які не вивозять від будинку» (27 %), а також «щоб не платити за послугу з вивезення сміття» (26 %). Значно рідше обиралися варіанти відповідей «контейнери для сміття знаходяться далеко, незручно ходити» (10,5 %), «контейнери для сміття зазвичай переповнені» (10,5 %), а також вказувалися інші причини (8 %).

Серед причин, через які жителі Південного регіону викидають сміття на сміттєзвалища, вказувалися варіанти відповідей «це зручніше, ніж чекати машину» (28 %), а також «щоб не платити за послугу з вивезення сміття» (22 %). Крім того, 15 % респондентів послалися на те, що «всі так роблять», «викидали туди великі речі, які не вивозять від будинку» (10 %), а також через те, що «контейнери для сміття знаходяться далеко, туди незручно ходити» (1 %). Майже 56 % респондентів заявили про «інші» обставини, більше 3 % відмовилися відповідати.

На відповіді респондентів щодо користування стихійними сміттєзвалищами значимо не вплинули соціально-

5.2. Механізми забезпечення екологічної безпеки урбанізованих територій

демографічні характеристики опитаних (вік, стать, освіта, розмір сім'ї та кількість дітей). Водночас з поліпшенням матеріального становища частка осіб, які повідомляли про вивіз ними чи членами їх сімей сміття на несанкціоновані сміттєзвалища, дещо зменшується.

Інструментами та методами вирішення проблеми стихійних сміттєзвалищ можуть бути:

- встановлення автоматичних засобів фото- або відео-фіксації поблизу «традиційних» сміттєзвалищ для виявлення порушників;
- проведення серед населення роз'яснювальної кампанії;
- придбання та встановлення додаткових контейнерів для сміття у зручних для населення місцях;
- оптимізація маршрутів та графіку автомашин для збору сміття;
- проведення «суботників» за участю мешканців прилеглих до сміттєзвалищ будинків;
- ліквідація сміттєзвалищ та облаштування на їх місці парків, скверів, дитячих майданчиків, квіткових клумб тощо.

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

Системні проблеми економіки України обумовлюють необхідність обґрунтування пріоритетів територіальної соціально-економічної інтеграції та пошуку альтернативних механізмів реалізації модернізаційної парадигми на регіональному рівні на засадах сталого розвитку. Здійснення ефективних реформ задля зміцнення економічної безпеки держави і її регіонів потребує нівелювання інфраструктурних обмежень територіального розвитку, які перешкоджають інтегруванню вітчизняних транспортних коридорів до загальноєвропейської інфраструктури, створюють загрози безпеці систем життєзабезпечення міст, знижують рівень конкурентоспроможності урбанізованих територій. Перед органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування стоїть завдання пошуку додаткових інструментів та ресурсів для розвитку міської інфраструктури, системи життєзабезпечення міст, створення умов для підвищення ефективності функціонування житлово-комунального господарства, безбиткової діяльності підприємств галузі, залучення інвестицій у технічне переоснащення об'єктів житлово-комунального господарства.

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

Якісна інфраструктура як основа розвитку урбанізованих територій (міст, селищ міського типу та прилеглих до них приміських зон) має не лише місцеве, а й транскордонне значення. Саме тому євроінтеграційні інструменти ЄС, зокрема Європейський інструмент сусідства і партнерства, що поширюється на Україну, містять пріоритети та заходи з модернізації інфраструктури. Адже розвиток інфраструктури сприяє залученню потенційних інвесторів, підвищенню рівня життя населення, а також поглибленню соціально-економічної інтеграції прикордонних територій. Так, захід 3.1 Транскордонної програми «Угорщина – Словаччина – Румунія – Україна 2007-2013» був присвячений удосконаленню транспортної інфраструктури. У межах Заходу 1.2 Спільної операційної програми «Румунія-Україна-Молдова 2007-2013» здійснювалися ініціативи співробітництва в сфері транспорту та енергетичної інфраструктури. Для виконання Заходу 1.3 Транскордонної програми «Польща-Білорусь-Україна 2007-2013» було надано підтримку проектам, що включають підвищення якості та доступності соціально-економічної інфраструктури, зокрема, в сфері транспорту, енергетики, логістичних систем, безпеки транспорту та водопостачання.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Прикладами успішних транскордонних проєктів з модернізації інфраструктури, що здійснені в межах Європейського інструменту сусідства і партнерства є: «Чиста вода на Побужжі – транскордонна система водопостачання Грубешова і Володимира-Волинського» (загальний бюджет 820 тис. євро); «Вдосконалення доступності Бещадського повіту та Старого Самбора шляхом інтеграції заходів до транспортної інфраструктури» (4 462,9 тис. євро); «Якісна інфраструктура в прикордонному повіті Ботошань (Румунія) та міста Герца (Україна) (2686,5 тис. євро) [149; 150].

Інфраструктурні обмеження розвитку урбанізованих територій в Україні проявляються в низці аспектів, що створюють ризики для економічної безпеки, зокрема в неналежному стані міжміської та міжрегіональної транспортної інфраструктури гальмує міжрегіональну та внутрішню регіональну інтеграцію.

За довжиною автомобільних доріг Україна значно відстає від країн Європи схожих за розміром території та чисельністю населення. Зокрема, у Франції довжина автомобільних доріг більша у 6,3 раза, в Англії – у 2,5 раза, у Польщі – у 2,5 раза. Фактично на рівні 2000 року залишається щільність залізничних колій загального користування у регіонах [151].

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

Вулично-дорожня мережа урбанізованих територій є недосконалою, а значна частина об'єктів дорожньо-мостового господарства потребує модернізації.

Тільки 7,5 тис. км доріг у населених пунктах (4 % загальної протяжності доріг з твердим покриттям) обладнано закритою дощовою каналізацією. Її відсутність позначається на експлуатації дорожнього покриття та призводить до негативних явищ в умовах можливої повені та паводків. Найвищим цей показник є у містах Київ та Севастополь – 50 % та 95% відповідно.

Із загальної кількості мостів та шляхопроводів 517 споруд (4,6 %) має обмежену несучу спроможність або знаходиться в аварійному стані. Найгірший показник за кількістю мостів та шляхопроводів, що мають обмежену несучу спроможність або знаходиться в аварійному стані у м. Севастополь – 33 %, Донецькій та Львівській областях по – 18 % [152].

Житлово-комунальна та енергетична інфраструктура великих і малих українських міст здебільшого морально та фізично застаріла. Недостатня ефективність реформування цієї сфери у попередні роки спричинила домінування природних монополій у галузі, які продемонстрували неспроможність надавати споживачам якісні послуги, вчасно реагувати на

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

виклики ринку і макроекономічні шоки, утримувати основні фонди підприємств житлово-комунального господарства в належному робочому стані.

Кількість ліфтів, які мають термін експлуатації 25 і більше років становить 51,1 тис. одиниць, що складає 54,3 % ліфтового парку України. Після цього терміну потрібно або робити капітальний ремонт (30 % заміна обладнання), або проводити модернізацію (70 %), або повністю міняти ліфт (100 %).

У цілому по Україні в аварійному та ветхому стані знаходяться 37,7 % водопровідних мереж, 36,3 % каналізаційних мереж, 15,0 % теплових мереж [152].

Незважаючи на складність посткризового відновлення вітчизняної економіки мали місце окремі дієві кроки з модернізації інфраструктури урбанізованих територій, а саме була здійснена реалізація масштабних інвестиційних проектів з розвитку інфраструктури урбанізованих територій, у тому числі із залученням міжнародної технічної допомоги.

У 2008 році в Україні стартував проект Світового банку «Розвиток міської інфраструктури» вартістю 140 млн дол. США, спрямований на підвищення рівня якості послуг водопостачання та водовідведення, зменшення операційних

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

витрат шляхом низки інституційних змін і вибірових інвестицій у реконструкцію та заміну зношених систем водопостачання та каналізації. Проект «Розвиток міської інфраструктури» реалізується на комунальних підприємствах 14 міст: Черкас, Дрогобича, Калуша, Кам'янця-Подільського, Харкова, Коломиї, Нової Каховки, Слов'янська, Борисполя, Новоград-Волинського, Кременчука, Чернігова, Івано-Франківська та Одеси. За час реалізації проекту реконструйовано 418 насосних станцій та прокладено 52,3 км мереж водопостачання та водовідведення, придбано 44 одиниці спецтехніки для комунальних підприємств.

Згодом була здійснена підготовка ще двох нових спільних зі Світовим банком інвестиційних проектів «Розвиток міської інфраструктури - 2» і «Підвищення енергоефективності у сфері централізованого тепlopостачання України», початок реалізації яких відбувся у 2014 р.

Вартість проекту «Розвиток міської інфраструктури -2» – 350 млн дол. США. Він спрямований на реалізацію на підприємствах водопостачання та водовідведення Києва, Харкова, Донецька, Кіровограда, Житомира, Краматорська, Коломиї, Тернополя, а також на комунальному підприємстві з поводження з твердими побутовими відходами Харкова.

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

Проект передбачав впровадження автоматизованої системи управління, модернізацію водопровідних та каналізаційних насосних станцій із заміною технологічного та енергетичного обладнання, установку загальнобудинкових лічильників, реконструкцію мереж водовідведення та водопостачання, оновлення парку автотранспортної та спеціальної техніки та інші заходи.

Вартість проекту «Підвищення енергоефективності у сфері централізованого тепlopостачання України» – 382 млн дол. США. Він реалізовувався на підприємствах Вінниці, Івано-Франківська, Донецька, Миколаєва, Кам'янець-Подільського, Харкова, Кіровограда, Чернігова, Дніпропетровська та Херсона. У рамках цього проекту впроваджувалися такі заходи, як реабілітація ТЕЦ, тепломереж, котельень; установка індивідуальних теплових пунктів і засобів обліку, встановлення перетворювачів частоти для магістральних мережних насосів [153].

Спільно з ЄБРР впроваджувався проект «Модернізація інфраструктури тепlopостачання у Донецькій області» (15 міст Донецької області: Краматорськ, Дружківка, Дзержинськ, Єнакієве, Слов'янськ, Шахтарськ, Ясинувате, Волноваха, Дебальцеве, Дмитрів, Кіровськ, Жданівка, Красний Лиман,

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

Торез, Новоазовськ). Загальна вартість проекту складає 31 млн. дол. США. Мета цього проекту - зниження споживання енергоресурсів до 30 % за рахунок впровадження енергозберігаючих технологій.

Спільно із Північною екологічною фінансовою корпорацією (НЕФКО) Мінрегіон впроваджував Програму «Демо-Україна» на суму 10 млн євро, які спрямовувалися на демонстраційні енергоефективні проекти у секторі теплопостачання. Для участі у Програмі було відібрано десять міст-партнерів: Донецьк, Івано-Франківськ, Вінниця, Житомир, Кам'янець-Подільський, Київ, Олександрія, Кривий Ріг, Полтава, Сєверодонецьк.

Мінрегіоном спільно с Європейським інвестиційним банком підписано Декларацію про наміри щодо співробітництва у сфері фінансування інвестиційних проектів муніципальної інфраструктури, в якій заявлена сума інвестицій складає 800 млн євро. Напрямки фінансування – теплопостачання, водопостачання та водовідведення, поводження з твердими побутовими відходами, вуличне освітлення, енергоефективність громадських будівель [154].

В окремих містах були спроби використання кращого світового досвіду управління регіонами та впровадження

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

енергозберігаючих технологій. У 2013 р. у 4-х містах України (Чернігів, Івано-Франківськ, Миргород, Новоград-Волинський) було успішно завершено проект GIZ «Енергоефективність у будівлях», у рамках якого були проведені роботи з енергетичної модернізації будинків. Триває спільна з GIZ робота над реалізацією в Україні ще 3-х проектів: «Енергоефективна забудова» в місті Київ, «Підвищення якості муніципальних послуг» у 8 містах Луганській області. Проекти направлені на розвиток енергоефективних та ресурсозберігаючих технологій, підвищення якості адміністративних послуг, вдосконалення нормативно-правової бази, підвищення кваліфікації працівників житлово-комунального господарства. Також реалізується спільний з GIZ проект «Муніципальний розвиток та оновлення старої частини міста Львова», в рамках якого вже розроблено концепцію розвитку історичної частини міста, впроваджено програми реставрації брам, вікон, балконів, сходових кліток, оновлення внутрішніх дворів.

Подальшим продовженням української співпраці з GIZ був проект «Енергоефективність у громадах», меморандум про впровадження якого підписаний містами-учасниками 6 лютого 2014 року. У рамках проекту в результаті двоетапної

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

конкурсною процедури GIZ та Мінрегіоном для участі було відібрано 5 консорціумів українських міст у такому складі:

- місто Чернівці спільно з містами Кам'янець-Подільський та Коломия;
- Полтавська обласна державна адміністрація та міста Комсомольськ, Лубни, Миргород, Полтава;
- Дніпропетровська обласна рада та міста Дніпродзержинськ, Дніпропетровськ, Кривий Ріг, Павлоград;
- місто Житомир спільно з містами Бердичів, Коростень, Новоград-Волинський;
- місто Луганськ спільно з містами Краснодар, Ровеньки, Свердловськ, Сіверодонецьк.

Головним завданням проекту «Енергоефективність у громадах» є посилення ролі місцевого самоврядування у підвищенні енергоефективності в Україні, у тому числі впровадження енергозберігаючих технологій у ЖКГ [155].

Важливими є кроки з реформування житлово-комунального господарства міст через запровадження ринкових механізмів, створення конкурентного середовища на ринку комунальних послуг, що досягалось, передусім, шляхом створення об'єднань співвласників багатоквартирних будинків, залучення приватних підприємств до утримання житлового

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

фонду. Станом на 01.03.2014 в Україні налічувалося 17 069 об'єднань співвласників багатоквартирних будинків (ОСББ), що складало 21,4 % від загальної кількості багатоповерхових будинків країни. Функціонувало 548 приватних підприємств утримання житлового фонду. Створюються служби єдиного замовника (налічується 72 служби), що підвищують ефективність роботи комунальних підприємств [156].

Необхідність модернізації інфраструктури як одне з ключових завдань державної політики задеклароване на загальнодержавному рівні. У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року відображено зв'язок між потребою вдосконалення міської інфраструктури та територіальною соціально-економічною інтеграцією. Так, для досягнення цілей Стратегії виокремлено такі завдання, як «підвищення ролі та функціональних можливостей міст у подальшому розвитку регіонів за рахунок удосконалення планування розвитку інфраструктури міст», а також «зосередження регіональної політики на використанні потенціалу найбільших урбанізованих центрів через розширення мережі між субрегіональними та місцевими центрами і сільськими територіями, включаючи покращення транспортної доступності» [151]. З огляду на це, механізми та

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

напрями модернізації міської інфраструктури повинні включати:

1. Державно-приватне партнерство, в межах якого необхідно зусилля спрямувати на:

- модернізацію енергооснащеності бюджетних установ та підприємств комунальної власності шляхом запровадження використання альтернативних джерел ресурсів в основному місцевого значення;
- зміну системи управління і забезпечення функціонування житлового фонду з метою створення умов для його реконструкції з утеплення багатоквартирних будинків та встановлення енергоефективного обладнання;
- впровадження довгострокових проектів технічного переоснащення підприємств житлово-комунального господарства на основі лізингу;
- заохочення приватного підприємництва до участі у модернізації інфраструктури, зокрема на умовах концесії.

Відповідні заходи доцільно реалізувати в межах регіональних програм розвитку державно-приватного партнерства (наприклад, Регіональної програми розвитку державно-приватного партнерства у Волинській області у 2013-2020 роках).

Розділ 5. Забезпечення економічної безпеки урбанізованих територій України на засадах сталого розвитку

2. Організацію обміну досвідом між містами з проблем реформування міської інфраструктури. Це можна реалізувати у рамках європейських проєктів Twinning, а також за посередництвом Асоціації міст України, яка має кількарічний досвід зі створення робочих груп представників органів місцевого самоврядування міст для розробки та впровадження планів підвищення ефективності відповідних галузей.

3. Залучення провідних наукових установ до:

- розробки енергоефективних проєктів, проєктів запровадження використання альтернативних джерел ресурсів;
- здійснення постійного незалежного моніторингу та аналізу ефективності впровадження державних програм з модернізації міської інфраструктури, енергозбереження, зіставлення отриманих результатів із показниками ефективності аналогічних програм в інших державах, підготовки відповідних рекомендацій щодо ефективної адаптації іноземного досвіду в Україні.

4. Запровадження спеціального навчання та цільових інформаційних кампаній з питань енергозбереження для населення, менеджменту підприємств та комунальної сфери. До реалізації таких проєктів доцільно залучати громадські

5.3. Напрями модернізації інфраструктури урбанізованих територій для досягнення сталого просторового розвитку

організації, навчальні заклади, а також використовувати з цією метою сучасний інформаційний інструментарій соціальних мереж та Інтернет-спільнот, який нині показує свою високу ефективність.

5. Отримання іноземної технічної допомоги використання кращого світового досвіду управління регіонами та впровадження енергозберігаючих технологій, модернізації міської інфраструктури. Доцільно використати попередньо досягнуті домовленості з іноземними інституціями щодо фінансування спільних масштабних проектів, що стосуються розвитку системи життєзабезпечення (проекти «Розвиток міської інфраструктури - 2», «Підвищення енергоефективності у сфері централізованого тепlopостачання України», проект GIZ «Енергоефективність у будівлях», проект GIZ «Муніципальний розвиток та оновлення старої частини міста Львова» тощо).

Висновки

Існуючі теорії урбанізації описують еволюцію міст в залежності від різних факторів. Найважливішими серед них виступають ринковий потенціал і транспортна інфраструктура, які дозволяють ініціювати процес концентрації населення і бізнесу в одному місці, що призводить до формування міст, визначає їх розмір та перспективи розвитку. Еволюція міст може розглядатися як процес послідовної зміни певних стадій, кожна з яких характеризується домінуванням міст різного рангу, зумовленим зміною напрямків міграційних рухів населення. Однак, як і всі теорії, дані концепції аналізують урбанізацію в спрощеному, ідеальному просторі, для якого характерні гомогенність географічних та інфраструктурних параметрів, і не містять елементів взаємозв'язку з економічною безпекою держави, регіону чи окремої урбанізованої території.

Економічну безпеку урбанізованої території доцільно аналізувати в розрізі послідовної зміни станів соціально-економічної системи конкретної урбанізованої території. Динаміка цих станів характеризує здатність економічної системи протистояти дестабілізуючим чинникам екзогенного та ендегенного характеру з метою забезпечення реалізації

інтересів урбанізованої. Отже, якщо статична компонента економічної безпеки урбанізованої території ілюструє рівень безпеки економічної системи в конкретний момент часу, то динамічна складова відображає темпи підвищення (зниження) рівня економічної безпеки, що визначаються на основі співвідношення показників економічного розвитку і критеріїв безпеки.

Розвиток процесу урбанізації в Україні відбувається, незважаючи на зменшення чисельності міського населення. Таке явище присутнє у зв'язку з тим, що скорочення кількості сільського населення відбувається ще швидше, ніж міського. Населення більшості урбанізованих територій України зменшується, причому саме в міських агломераціях сконцентровано той незначний приріст міського населення, який спостерігається зараз у країні. Така тенденція веде до формування загроз економічній безпеці держави, зокрема її демографічній та соціальній складовим.

Стрімкий розвиток агломерацій підтверджує рух у напрямку формування ефективнішої системи міського розселення. Разом з тим, низька мобільність населення України обмежує використання урбаністичного потенціалу повною мірою для зміцнення економічної безпеки. Активізація мобільності може сприяти подальшому зростанню окремих

Висновки

міських центрів, у яких створюються нові робочі місця, концентрується підприємницький потенціал. З огляду на зменшення чисельності населення міст Україна має впроваджувати належну державну політику, спрямовану на краще керування процесом зменшення чисельності населення більшості міст з одночасною підтримкою зростання чисельності населення у великих агломераціях. З одного боку, містам, населення яких зменшується, доведеться адаптувати свою інфраструктуру, канали фінансування та надання своїх послуг, і консолідувати свої території задля мінімізації ризиків неналежного інфраструктурного-забезпечення.

Використання інструментів розвитку прикордонних міст України потребує подальшого наукового обґрунтування їх застосування у різних аспектах суспільного життя. Зокрема, це стосується заходів з диверсифікації видів економічної діяльності, розвитку ринку праці та стимулювання підприємництва в прикордонних містах, що надасть можливість знизити рівень безробіття та мінімізувати пов'язану з ним соціальну напругу. У цьому контексті доцільною є розробка та запровадження сучасних організаційно-правових механізмів стимулювання залучення коштів трудових мігрантів у розвиток підприємництва (у т.ч. шляхом розвитку кредитної, споживчої кооперації, операцій з

цінними паперами тощо). З метою переходу від деструктивної монофункціональності малих прикордонних міст до диверсифікованої структури економіки необхідним є визначення і розвиток нових пріоритетних видів економічної діяльності («точок зростання») через підтримку конкурентоспроможних напрямів підприємницької діяльності, створення інноваційних ефективних організаційних форм.

Зростаюча роль метрополій у світовій економіці пов'язана із інтенсифікацією тенденцій кооперування та партнерства між суб-національними акторами. Інтеграційні процеси в Європі, що супроводжуються динамічною міграцією населення та укрупненням урбанізованих територій, обумовили утворення нових метрополійних ареалів, у тому числі транскордонних. Розвиток метрополійних функцій українських урбанізованих територій другого порядку дозволить надасть можливість регіонам сформувати свої поліфункціональні центри (ареали) конкурентоспроможності, що своєю чергою сприятиме зміцненню економічної безпеки урбанізованих територій.

Економічна безпека міст України значним чином залежить від рівня залучення громадян до прийняття рішень на місцевому рівні, а також від прозорості діяльності місцевого самоврядування. Гостра необхідність реформування місцевого самоврядування в Україні обумовлює актуальність залучення

Висновки

громадян до прийняття рішень на місцевому рівні, підвищення ефективності діяльності органів місцевого самоврядування (ОМС) у забезпеченні відкритості та співпраці з громадськістю. Основні проблеми участі громадськості у місцевому самоврядуванні в містах України такі: невпевненість громадськості у власних силах як суб'єкта співпраці з органами місцевого самоврядування; недооцінка з боку населення громадських об'єднань як платформи для ефективної взаємодії з органами місцевого самоврядування; часте ігнорування думки громадськості при прийнятті рішень представниками органів місцевого самоврядування; неналежна якість інформування населення про діяльність органів місцевого самоврядування та про те, на що витрачені гроші платників податків; пасивність громадян в пошуку інформації про діяльність органів місцевого самоврядування, що призводить до неповного і некоректного розуміння ними стану справ у місцевій політиці; недостатньо ефективне використання органами місцевого самоврядування інструментів і методів співпраці з територіальною громадою.

Наявні перешкоди та проблеми у питаннях відкритості діяльності органів місцевого самоврядування та їх співпраці з громадськістю потребують здійснення регіональної та місцевої політики у таких напрямках, як: усунення правових недоліків

Висновки

здійснення взаємодії органів місцевого самоврядування з громадськістю; полегшення доступу громадськості до інформації щодо діяльності ОМС; покращення якості інформування населення; активне залучення громадян до консультування та прийняття владних рішень; формування довіри населення до ОМС.

Реалізація намірів інтеграції України в європейський економічний простір потребує забезпечення належних передумов зміцнення економічної безпеки та конкурентоспроможності урбанізованих територій, а також вироблення відповідної моделі управління розвитком регіональної соціально-економічної системи, яка би відповідала принципам та вимогам регіональної політики ЄС. Запровадження в Україні європейського зразка стимулювання соціально-економічного зростання урбанізованих територій на основі концепцій сталого розвитку, «розумного міста» та інклюзивного зростання потребує удосконалення існуючих та запровадження нових форм транскордонного співробітництва, механізмів міжмуніципального співробітництва та залученості громад до вирішення внутрішніх проблем міст, селищ міського типу, приміських зон та інших урбанізованих територій.

Додатки

Додаток А

Динаміка урбанізації в світі, Європі та Україні

Таблиця А.1

Динаміка рівня урбанізації в світі, Європі та Україні, 1950 - 2030 рр. (2016 - 2050 рр. прогноз), %

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
1950	29,6	51,5	39,7	35,5
1951	29,9	52,1	40,7	36,6
1952	30,3	52,6	41,6	37,8
1953	30,7	53,2	42,5	39,0
1954	31,2	53,7	43,5	40,2
1955	31,6	54,3	44,4	41,4
1956	32,0	54,9	45,4	42,6
1957	32,4	55,5	46,3	43,8
1958	32,9	56,1	47,2	45,0
1959	33,3	56,6	48,0	46,0
1960	33,7	57,2	48,9	46,8
1961	34,1	57,8	49,7	47,5
1962	34,5	58,4	50,5	48,3
1963	34,9	59,0	51,3	49,0
1964	35,3	59,6	52,1	49,8
1965	35,6	60,2	52,9	50,6
1966	35,8	60,8	53,6	51,5
1967	36,0	61,4	54,4	52,3
1968	36,2	62,0	55,2	53,2
1969	36,4	62,5	55,9	54,0
1970	36,6	63,0	56,6	54,8

Додатки

Продовження таблиці А.1

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
1971	36,8	63,5	57,4	55,6
1972	37,0	64,0	58,1	56,3
1973	37,2	64,5	58,9	57,0
1974	37,5	64,9	59,6	57,7
1975	37,7	65,4	60,4	58,4
1976	37,9	65,8	61,1	59,1
1977	38,2	66,3	61,9	59,8
1978	38,5	66,7	62,6	60,4
1979	38,9	67,1	63,3	61,1
1980	39,3	67,4	63,8	61,7
1981	39,7	67,8	64,3	62,3
1982	40,1	68,1	64,8	62,9
1983	40,5	68,3	65,3	63,5
1984	40,8	68,6	65,7	64,1
1985	41,2	68,8	66,2	64,7
1986	41,5	69,1	66,7	65,3
1987	41,9	69,3	67,1	65,8
1988	42,3	69,6	67,6	66,4
1989	42,6	69,8	67,9	66,7
1990	42,9	70,0	68,0	66,8
1991	43,3	70,1	68,1	66,8
1992	43,7	70,2	68,1	66,8
1993	44,0	70,3	68,1	66,9
1994	44,4	70,4	68,1	66,9
1995	44,7	70,5	68,2	67,0
1996	45,1	70,6	68,2	67,0
1997	45,5	70,6	68,2	67,0

Додатки

Продовження таблиці А.1

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
1998	45,8	70,7	68,2	67,1
1999	46,2	70,8	68,2	67,1
2000	46,6	70,9	68,2	67,1
2001	47,1	71,0	68,2	67,2
2002	47,6	71,2	68,3	67,3
2003	48,1	71,3	68,3	67,4
2004	48,6	71,5	68,4	67,6
2005	49,1	71,7	68,5	67,8
2006	49,6	71,9	68,6	68,0
2007	50,1	72,1	68,7	68,1
2008	50,6	72,3	68,8	68,3
2009	51,1	72,5	68,8	68,5
2010	51,6	72,7	68,9	68,7
2011	52,1	72,9	69,0	68,9
2012	52,6	73,0	69,1	69,1
2013	53,1	73,2	69,2	69,3
2014	53,6	73,4	69,3	69,5
2015	54,0	73,6	69,4	69,7
2016	54,5	73,8	69,5	69,9
2017	54,9	74,0	69,6	70,1
2018	55,4	74,2	69,8	70,4
2019	55,8	74,4	69,9	70,6
2020	56,2	74,7	70,1	70,8
2021	56,6	74,9	70,3	71,1
2022	57,0	75,1	70,4	71,3
2023	57,4	75,3	70,6	71,6
2024	57,8	75,6	70,8	71,9

Додатки

Продовження таблиці А.1

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
2025	58,2	75,8	71,0	72,1
2026	58,6	76,0	71,2	72,4
2027	59,0	76,3	71,4	72,7
2028	59,3	76,5	71,7	72,9
2029	59,7	76,7	71,9	73,2
2030	60,0	77,0	72,2	73,5
2031	60,4	77,2	72,4	73,8
2032	60,7	77,5	72,7	74,1
2033	61,1	77,8	72,9	74,3
2034	61,4	78,0	73,2	74,6
2035	61,7	78,3	73,5	74,9
2036	62,0	78,5	73,8	75,2
2037	62,3	78,8	74,1	75,5
2038	62,6	79,0	74,4	75,8
2039	62,9	79,3	74,7	76,1
2040	63,2	79,5	75,0	76,3
2041	63,5	79,8	75,3	76,6
2042	63,9	80,0	75,5	76,9
2043	64,2	80,3	75,8	77,2
2044	64,5	80,5	76,1	77,4
2045	64,8	80,8	76,4	77,7
2046	65,1	81,0	76,7	78,0
2047	65,4	81,3	77,0	78,2
2048	65,7	81,5	77,2	78,5
2049	66,0	81,7	77,5	78,7
2050	66,4	82,0	77,8	79,0

За: [157]

Динаміка кількості міського населення в світі, Європі та Україні, 1950 – 2050 рр. (2016 – 2050 рр. – прогноз), млн осіб

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
1950	746,5	283,0	87,5	13,2
1951	770,4	288,6	90,9	13,9
1952	794,5	294,6	94,4	14,5
1953	819,4	300,6	98,0	15,2
1954	845,3	306,9	101,6	15,9
1955	872,1	313,3	105,4	16,6
1956	899,9	319,8	109,2	17,3
1957	928,4	326,3	112,9	18,0
1958	957,9	332,9	116,7	18,7
1959	988,4	339,6	120,4	19,4
1960	1019,5	346,3	123,9	20,0
1961	1051,1	353,4	127,5	20,5
1962	1083,9	360,5	130,9	21,1
1963	1118,0	367,8	134,3	21,7
1964	1153,2	375,1	137,7	22,3
1965	1183,9	382,3	141,0	22,9
1966	1215,5	389,1	144,3	23,5
1967	1248,2	395,8	147,3	24,1
1968	1281,7	402,1	150,4	24,7
1969	1315,8	408,2	153,4	25,3
1970	1350,3	414,2	156,4	25,8
1971	1385,0	420,1	159,5	26,4
1972	1420,9	426,0	162,7	26,9
1973	1458,4	431,8	166,0	27,4
1974	1497,3	437,6	169,2	28,0
1975	1534,7	443,1	172,5	28,5

Додатки

Продовження таблиці А.2

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
1976	1573,4	448,5	175,8	29,0
1977	1612,3	453,8	179,1	29,5
1978	1655,0	459,0	182,4	29,9
1979	1701,6	463,9	185,5	30,4
1980	1749,5	468,4	188,3	30,8
1981	1799,4	472,8	190,9	31,3
1982	1849,3	476,8	193,5	31,7
1983	1899,0	480,6	196,1	32,1
1984	1950,3	484,4	198,6	32,5
1985	2003,0	488,1	201,2	33,0
1986	2057,7	491,9	203,7	33,4
1987	2113,4	495,6	206,2	33,8
1988	2171,1	500,2	208,7	34,2
1989	2228,1	503,4	210,4	34,4
1990	2285,0	506,0	211,3	34,5
1991	2342,0	508,4	211,9	34,5
1992	2398,6	510,4	212,1	34,5
1993	2455,1	512,0	212,1	34,5
1994	2511,6	513,4	211,8	34,4
1995	2568,1	514,4	211,4	34,2
1996	2624,6	515,1	210,8	34,0
1997	2681,5	515,5	210,2	33,8
1998	2738,8	515,7	209,4	33,5
1999	2796,9	516,1	208,6	33,2
2000	2856,1	516,8	207,7	32,9
2001	2920,0	517,9	206,8	32,7
2002	2987,8	519,5	206,0	32,4

Додатки

Продовження таблиці А.2

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
2003	3056,8	521,4	205,3	32,2
2004	3127,2	523,4	204,7	32,1
2005	3199,0	525,6	204,3	32,0
2006	3271,4	528,0	204,1	31,9
2007	3344,8	530,6	204,0	31,8
2008	3419,4	533,2	204,1	31,7
2009	3494,9	535,7	204,1	31,7
2010	3571,3	538,0	204,1	31,6
2011	3648,3	540,1	204,0	31,5
2012	3725,5	541,9	203,7	31,4
2013	3802,8	543,7	203,5	31,3
2014	3880,1	545,4	203,2	31,2
2015	3957,3	547,1	202,9	31,1
2016	4034,2	548,8	202,7	31,0
2017	4110,8	550,4	202,5	30,9
2018	4187,0	552,0	202,3	30,8
2019	4262,7	553,6	202,1	30,7
2020	4338,0	555,1	201,8	30,6
2021	4412,8	556,5	201,5	30,5
2022	4486,9	557,9	201,2	30,3
2023	4560,5	559,1	200,9	30,2
2024	4633,4	560,4	200,5	30,1
2025	4705,8	561,6	200,2	30,0
2026	4777,5	562,7	199,8	29,8
2027	4848,6	563,8	199,4	29,7
2028	4919,1	564,9	199,0	29,6
2029	4988,9	566,0	198,7	29,4
2030	5058,2	567,0	198,3	29,3

Додатки

Продовження таблиці А.2

Рік	Світ	Європа	Східна Європа	Україна
2031	5126,7	568,0	197,9	29,1
2032	5194,7	568,9	197,6	29,0
2033	5261,9	569,9	197,2	28,9
2034	5328,5	570,8	196,9	28,7
2035	5394,2	571,7	196,6	28,6
2036	5459,2	572,6	196,3	28,4
2037	5523,5	573,5	196,0	28,3
2038	5587,6	574,3	195,7	28,2
2039	5651,6	575,1	195,4	28,0
2040	5715,4	575,9	195,1	27,9
2041	5779,0	576,6	194,8	27,8
2042	5842,4	577,3	194,5	27,6
2043	5905,5	577,9	194,2	27,5
2044	5968,4	578,5	193,9	27,4
2045	6030,9	579,1	193,5	27,3
2046	6093,2	579,6	193,2	27,1
2047	6155,1	580,1	192,8	27,0
2048	6216,6	580,5	192,5	26,9
2049	6277,8	580,8	192,1	26,7
2050	6338,6	581,1	191,7	26,6

3а: [157]

Додатки

Додаток Б

Динаміка частки міського населення, що проживає в містах
різного розміру

Таблиця Б.1

Динаміка частки міського населення у світі, що проживає в
містах різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), %

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	3,2	4,3	17,3	8,8	6,7	59,8
1955	3,1	6,5	15,7	9,6	6,5	58,6
1960	4,1	5,8	17,4	9,0	6,9	56,9
1965	4,1	6,8	17,9	8,8	6,6	55,8
1970	4,1	7,8	18,1	9,5	6,5	54,0
1975	4,5	7,0	19,2	10,0	6,3	53,0
1980	4,9	8,0	19,2	9,5	6,4	52,0
1985	5,6	7,7	19,1	9,5	6,5	51,6
1990	6,7	6,9	20,1	8,8	6,9	50,6
1995	8,1	6,2	20,5	9,0	6,6	49,7
2000	8,9	7,3	21,0	9,2	6,7	46,9
2005	9,6	7,9	20,2	9,4	6,8	45,9
2010	10,3	8,0	20,8	9,5	6,7	44,8
2015	11,9	7,8	21,4	9,4	6,6	42,9
2020	13,6	7,7	21,5	9,5	6,6	41,3
2025	13,5	8,2	22,5	9,7	6,4	39,7
2030	14,4	8,6	22,3	10,1	6,3	38,3

За: [158]

Додатки

Таблиця Б.2

Динаміка частки міського населення в Європі, що проживає в містах різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), %

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	0	7,1	12,6	10,7	7,8	61,8
1955	0	6,6	12,1	12,4	6,6	62,3
1960	0	6,3	13,2	11,4	7,5	61,6
1965	0	5,8	14,5	10,6	7,8	61,2
1970	0	5,5	15,0	11,3	8,0	60,2
1975	0	5,4	15,1	11,6	7,6	60,4
1980	0	5,2	16,7	10,4	7,9	59,8
1985	0	5,2	16,5	10,8	8,0	59,6
1990	0	5,2	16,5	10,5	8,8	58,9
1995	0	5,3	16,5	10,3	8,5	59,4
2000	1,9	4,5	16,1	9,8	8,5	59,1
2005	4,0	2,8	15,9	10,3	8,3	58,8
2010	4,1	2,9	16,1	10,6	7,8	58,5
2015	6,1	2,1	15,3	10,8	7,9	57,8
2020	6,2	3,1	15,3	10,5	7,6	57,3
2025	6,3	2,2	16,5	10,6	7,8	56,7
2030	6,3	2,2	17,0	10,7	8,2	55,7

За: [158]

Таблиця Б.3

Динаміка частки міського населення у Східній Європі, що проживає в містах різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), %

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	0	6,1	5,2	12,1	6,9	69,7
1955	0	5,5	4,6	14,1	5,6	70,3
1960	0	5,0	7,7	11,0	7,2	69,2
1965	0	4,7	9,6	10,2	7,5	68,0
1970	0	4,5	10,9	10,9	8,3	65,4
1975	0	4,4	11,5	11,4	8,8	63,8
1980	0	4,3	15,8	8,9	9,2	61,9
1985	0	4,3	16,0	9,3	9,5	61,0
1990	0	4,3	16,2	9,4	10,5	59,7
1995	0	4,4	16,4	8,8	10,4	60,0
2000	4,8	0	16,4	8,9	10,4	59,5
2005	5,3	0	15,7	10,5	9,8	58,6
2010	5,6	0	16,0	11,1	8,8	58,5
2015	6,0	0	16,3	11,0	9,1	57,6
2020	6,2	2,5	14,0	11,0	9,4	56,9
2025	6,2	0	16,7	10,9	9,3	56,9
2030	6,2	0	16,9	11,2	9,1	56,7

За: [158]

Додатки

Таблиця Б.4

Динаміка частки міського населення в Україні, що проживає в містах різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), %

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	0	0	0	24,4	7,7	67,9
1955	0	0	0	22,3	8,8	68,8
1960	0	0	5,8	15,4	9,8	69,0
1965	0	0	10,8	12,7	10,4	66,0
1970	0	0	11,2	17,3	7,5	64,1
1975	0	0	11,5	17,2	8,3	63,0
1980	0	0	22,2	8,6	9,6	59,7
1985	0	0	22,0	8,5	10,3	59,2
1990	0	0	21,8	9,8	8,7	59,8
1995	0	0	21,5	9,7	8,5	60,3
2000	0	0	21,9	8,3	10,2	59,5
2005	0	0	19,4	11,6	9,3	59,7
2010	0	0	19,8	11,5	8,2	60,4
2015	0	0	17,3	13,1	8,8	60,8
2020	0	0	17,9	13,0	8,7	60,4
2025	0	0	18,3	13,0	7,7	61,0
2030	0	0	18,7	13,0	7,8	60,6

За: [158]

Додатки

Додаток В

Динаміка кількості населення, що проживає в містах різного розміру

Таблиця В.1

Динаміка кількості населення у світі, що проживає в містах різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), млн осіб

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	23,6	32,1	128,8	65,4	49,8	446,7
1955	26,9	56,9	137,2	84,1	56,3	510,6
1960	41,5	59,0	177,5	91,3	70,0	580,2
1965	48,5	80,3	212,4	104,8	77,8	660,0
1970	54,8	105,9	244,8	128,5	87,3	729,0
1975	69,5	107,1	294,8	153,3	97,1	812,9
1980	86,3	139,4	336,0	166,3	111,7	909,8
1985	112,0	154,3	381,6	190,6	130,4	1034,3
1990	152,7	157,0	459,5	202,1	157,4	1156,4
1995	206,9	158,6	527,5	230,3	168,9	1275,9
2000	255,1	209,7	600,4	261,5	190,2	1339,1
2005	308,6	253,1	647,5	301,6	218,9	1469,3
2010	369,5	284,6	741,7	338,7	238,5	1598,2
2015	471,3	306,9	847,2	371,0	261,8	1699,2
2020	588,4	332,9	930,9	410,0	284,5	1791,3
2025	635,4	387,6	1057,9	455,5	300,4	1868,9
2030	729,9	433,9	1127,9	509,4	318,9	1938,1

За: [159]

Додатки

Таблиця В.2

Динаміка кількості населення Європі, що проживає в містах
різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), млн осіб

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	0,0	20,0	35,6	30,3	22,1	175,0
1955	0,0	20,8	37,8	38,8	20,8	195,1
1960	0,0	21,8	45,8	39,3	25,9	213,5
1965	0,0	22,3	55,5	40,5	29,9	234,0
1970	0,0	22,8	61,9	47,0	33,1	249,4
1975	0,0	23,7	66,8	51,4	33,6	267,6
1980	0,0	24,5	78,0	48,8	37,0	280,1
1985	0,0	25,4	80,5	52,5	39,1	290,7
1990	0,0	26,4	83,7	52,9	44,7	298,2
1995	0,0	27,0	85,0	53,2	43,7	305,5
2000	10,0	23,4	83,2	50,9	44,1	305,3
2005	20,8	14,5	83,6	54,4	43,4	308,9
2010	21,9	15,5	86,9	56,9	42,1	314,8
2015	33,3	11,5	83,9	58,9	43,2	316,3
2020	34,6	17,0	84,8	58,3	42,4	318,0
2025	35,2	12,2	92,7	59,5	43,6	318,4
2030	35,5	12,4	96,3	60,6	46,3	315,8

3а: [159]

Динаміка кількості населення в Східній Європі, що проживає в містах різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), млн осіб

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	0,0	5,4	4,5	10,6	6,1	61,0
1955	0,0	5,7	4,9	14,8	5,9	74,0
1960	0,0	6,2	9,5	13,6	8,9	85,7
1965	0,0	6,6	13,6	14,4	10,6	95,9
1970	0,0	7,1	17,0	17,1	13,0	102,3
1975	0,0	7,6	19,8	19,7	15,3	110,1
1980	0,0	8,1	29,8	16,7	17,2	116,5
1985	0,0	8,6	32,2	18,6	19,1	122,7
1990	0,0	9,0	34,2	19,8	22,2	126,1
1995	0,0	9,2	34,6	18,7	22,0	126,8
2000	10,0	0,0	34,0	18,6	21,5	123,6
2005	10,8	0,0	32,1	21,5	20,1	119,7
2010	11,5	0,0	32,6	22,7	17,9	119,4
2015	12,2	0,0	33,1	22,4	18,4	117,0
2020	12,5	5,0	28,3	22,3	19,0	114,8
2025	12,4	0,0	33,5	21,7	18,7	113,9
2030	12,2	0,0	33,5	22,2	18,0	112,4

За: [159]

Додатки

Таблиця В.4

Динаміка кількості населення в Україні, що проживає в містах
різного розміру, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), млн осіб

Рік	Розмір міста					
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб	Менше 300 тис. осіб
1950	0,0	0,0	0,0	3,2	1,0	9,0
1955	0,0	0,0	0,0	3,7	1,5	11,4
1960	0,0	0,0	1,2	3,1	2,0	13,8
1965	0,0	0,0	2,5	2,9	2,4	15,1
1970	0,0	0,0	2,9	4,5	1,9	16,5
1975	0,0	0,0	3,3	4,9	2,4	17,9
1980	0,0	0,0	6,8	2,6	3,0	18,4
1985	0,0	0,0	7,2	2,8	3,4	19,5
1990	0,0	0,0	7,5	3,4	3,0	20,6
1995	0,0	0,0	7,4	3,3	2,9	20,7
2000	0,0	0,0	7,2	2,7	3,4	19,6
2005	0,0	0,0	6,2	3,7	3,0	19,1
2010	0,0	0,0	6,3	3,7	2,6	19,1
2015	0,0	0,0	5,4	4,1	2,7	18,9
2020	0,0	0,0	5,5	4,0	2,7	18,5
2025	0,0	0,0	5,5	3,9	2,3	18,3
2030	0,0	0,0	5,5	3,8	2,3	17,7

За: [159]

Додатки

Додаток Д

Динаміка кількості міст залежно від їх розміру
Таблиця Д.1

Динаміка кількості міст у світі, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), одиниць

Рік	Розмір міста				
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб
1950	2	5	70	98	129
1955	2	9	74	122	147
1960	3	9	93	130	180
1965	3	12	112	152	201
1970	3	15	126	186	227
1975	4	14	144	220	253
1980	5	19	173	242	292
1985	7	21	196	277	343
1990	10	21	239	294	412
1995	14	22	269	334	436
2000	17	30	314	385	501
2005	20	37	331	434	578
2010	23	40	373	487	628
2015	29	44	428	538	690
2020	36	50	472	592	742
2025	36	55	525	660	782
2030	41	63	558	731	832

За: [160]

Динаміка кількості міст у Європі, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), одиниць

Рік	Розмір міста				
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб
1950	0	3	20	46	57
1955	0	3	20	57	54
1960	0	3	25	56	67
1965	0	3	31	58	78
1970	0	3	33	67	87
1975	0	3	35	73	87
1980	0	3	43	72	96
1985	0	3	44	78	102
1990	0	3	46	78	117
1995	0	3	47	79	115
2000	1	3	49	77	117
2005	2	2	48	82	116
2010	2	2	49	86	113
2015	3	2	48	88	116
2020	3	3	51	89	114
2025	3	2	53	90	116
2030	3	2	55	92	124

За: [160]

Динаміка кількості міст у Східній Європі, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), одиниць

Рік	Розмір міста				
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб
1950	0	1	2	16	16
1955	0	1	2	21	16
1960	0	1	6	19	24
1965	0	1	9	20	28
1970	0	1	11	23	34
1975	0	1	12	26	39
1980	0	1	20	25	45
1985	0	1	21	28	50
1990	0	1	22	30	59
1995	0	1	23	29	59
2000	1	0	23	29	58
2005	1	0	21	33	55
2010	1	0	21	35	49
2015	1	0	21	34	50
2020	1	1	20	34	52
2025	1	0	21	33	50
2030	1	0	21	34	48

За: [160]

Додатки

Таблиця Д.4

Динаміка кількості міст в Україні, 1950 – 2030 рр.
(2020 – 2030 рр. – прогноз), одиниць

Рік	Розмір міста				
	Понад 10 млн осіб	5 - 10 млн осіб	1 - 5 млн осіб	500 тис. - 1 млн осіб	300 - 500 тис. осіб
1950	0	0	0	5	3
1955	0	0	0	5	4
1960	0	0	1	4	5
1965	0	0	2	4	6
1970	0	0	2	6	5
1975	0	0	2	6	6
1980	0	0	5	4	8
1985	0	0	5	4	9
1990	0	0	5	5	8
1995	0	0	5	5	8
2000	0	0	5	4	9
2005	0	0	4	5	8
2010	0	0	4	5	7
2015	0	0	3	5	7
2020	0	0	3	5	7
2025	0	0	3	5	6
2030	0	0	3	5	6

За: [160]

Додатки

Додаток Е

Населення міських агломерацій України

Таблиця Е.1

Динаміка кількості населення в міських агломераціях України,
1950 – 2030 рр. (2020 – 2030 рр. – прогноз), тис. осіб

Рік	Міська агломерація						
	Вінниця	Дніпро-петровськ	Донецьк	Запоріжжя	Київ	Кривий Ріг	Луганськ
1950	80	536	585	315	815	286	212
1955	102	606	649	380	974	342	247
1960	131	684	721	459	1 163	408	287
1965	168	773	800	554	1 389	488	333
1970	215	872	886	664	1 655	577	386
1975	268	981	963	730	1 926	619	429
1980	321	1 081	1 033	795	2 201	658	468
1985	350	1 136	1 076	844	2 410	688	485
1990	371	1 162	1 097	873	2 574	706	493
1995	365	1 119	1 061	847	2 590	689	480
2000	359	1 077	1 026	822	2 606	673	467
2005	361	1 052	997	797	2 673	672	451
2010	366	1 003	965	775	2 806	677	435
2015	371	957	934	753	2 942	681	419
2020	377	910	902	730	3 032	687	403
2025	385	865	870	708	3 052	697	387
2030	392	821	839	685	3 038	704	372

Додатки

Продовження таблиці Е.1

Рік	Міська агломерація							
	Львів	Макіївка	Маріуполь	Миколаїв	Одеса	Севастополь	Сімферополь	Харків
1950	377	332	191	168	532	105	148	758
1955	396	347	241	200	608	129	169	856
1960	427	362	303	238	693	157	194	968
1965	489	378	382	283	791	191	221	1 094
1970	558	395	473	336	899	232	252	1 233
1975	620	419	490	394	982	270	280	1 353
1980	683	435	505	449	1 054	308	308	1 466
1985	741	431	513	479	1 081	335	329	1 544
1990	779	423	515	503	1 092	354	344	1 586
1995	759	408	505	508	1 064	348	344	1 534
2000	739	394	495	513	1 037	343	344	1 484
2005	734	374	481	508	1 007	340	341	1 464
2010	735	352	466	500	1 009	337	337	1 453
2015	735	332	451	492	1 010	335	333	1 441
2020	739	312	435	483	1 015	331	329	1 426
2025	748	293	420	474	1 024	327	324	1 410
2030	756	274	405	464	1 031	323	318	1 393

За: [161]

Список використаних джерел

1. Біла С.О. Стратегічні перспективи розвитку малих міст України на засадах просторового розвитку країн ЄС / Conference Proceedings of the 4th International Scientific Conference Problems and Prospects of Territories' Socio-Economic Development (April 29 – May 3, 2015, Opole, Poland). – The Academy of Management and Administration in Opole, 2015. – Opole, Publishing House WSZiA, 2015. – P.21 – 24.

2. Мазур Т. Еволюція змісту термінів метрополізація, метрополія, метрополійний ареал, метрополійний простір у контексті урбанізаційних процесів XX – початку XXI століть [Електронний ресурс] / Т. Мазур, Є. Король. – Режим доступу : <http://ena.lp.edu.ua:8080/bitstream/ntb/6969/1/07.pdf>

3. Fujita M. Thünen and the New Economic Geography. RIETI Discussion Paper Series 11-E-074 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rieti.go.jp/jp/publications/dp/11e074.pdf>.

4. Allen P.M., Sanglier M. Dynamic model of Urban Growth (англ.) // Journal of Social and Biological Structures. — 1978. — Т. 1. — С. 265-280.

5. Alfred Weber's theory of the location of industries [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Libro%20de%20Weber.pdf>.

6. Леш А. Природа экономических районов // Пространственная экономика. – 2006. – № 3. – С. 92–103.

7. Harris C.D. The Market as a Factor in the Localization of Production. *Annals of the Associations of American Geographers*, 1954, no. 44, pp. 315–348.

8. Krugman P. Space: The Final Frontier. *The Journal of Economic Perspectives* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/jep.12.2.161>.

9. Fujita M. Urban Economic Theory: Land Use and City Size [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.univpgr-palembang.ac.id/perpus-fkip/Perpustakaan/East%20Phylosopy/Economic%20Geography/Urban%20Economic%20Theory.pdf>.

10. Helpman E. The Size of Regions. Working Paper № 14 – 95. The Foerder Institute of Economic Research, 1995. - 25 p.

11. Switek M. Internal Migration and Life Satisfaction: Well-Being Effects of Moving as a Young Adult [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://www.iza.org/conference_files/SUMS2012/switek_m5576.pdf.

12. Hein de Haas. The Internal Dynamics of Migration Processes: A Theoretical Inquiry [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.heindehaas.com/Publications/de%20Haas%202010%20JEMS%20the%20internal%20dynamics%20of%20migration%20processes.pdf>.

13. Geyer H.S., Kontuly T. A Theoretical Foundation of the Concept of Differential Urbanization. *International Regional Science Review*, 1993, vol. 5, no. 2, pp. 157–177.

14. Gibbs J. The Evolution of Population Concentration. *Economic Geography*, 1963, no.2, pp. 119–129.

15. Bourne L., Korecelli P., Waarnerid O. Emerging Spatial Configuration of Urban Systems: a Review of Comparative Experience // *Geografia Polonica*. 1983. 47. P. 23-30.

16. Грицай О., Иоффе Г, Трейвиш А. Центр и периферия в региональном развитии. - М.: Наука, 1991. С. 36.

17. Кюммель Т. Стадиальная концепция урбанизации: методология и методы анализа // *Методы изучения расселения*. – М.: ИГ АН СССР, 1987. С. 82-100.

18. Geyer H.S., Kontuly T. A Theoretical Foundation of the Concept of Differential Urbanization. *International Regional Science Review*, 1993, vol. 5, no. 2, pp. 157–177.

19. Geyer H.S., Kontuly T. A theoretical foundation of the concept of diffe-rential urbanization // International Regional Science Review. 1993. 15. no. 3.

20. Harris J.R., Todaro M.P. Migration, unemployment and development: a two-sector analysis / American Economic Review, 1970, № 60, P. 126-142 [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.aeaweb.org/aer/top20/60.1.126-142.pdf>.

21. Формування приросту (скорочення) чисельності наявного населення за типом поселень / Головне управління статистики у Львівській області . [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://database.ukrcensus.gov.ua/statbank_lviv/Database/19DEMOGR/databasetree_uk.asp.

22. Динаміка середньомісячної номінальної заробітної плати за видами економічної діяльності у 1995-2012рр. / Динаміка середньомісячної номінальної заробітної плати за видами економічної діяльності у 1995-2012 рр. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://lv.ukrstat.gov.ua/ukr/si/year/2011/t159911_13.pdf.

23. Ruel Marie T., James L. Garrett, and Lawrence Haddad. Rapid urbanization and the challenges of obtaining food and nutrition security /Nutrition and Health in Developing Countries. Nutrition and Health Series. – 2008. – P. 639-656 [Електронний

ресурс]. – Режим доступу: http://www.researchgate.net/publication/49807224_Diarrheal_Diseases/file/60b7d51b682ded8b0c.pdf#page=663.

24. Renner Michael. Environmental and Social Stress Factors, Governance, and Small Arms / Urbanization, Population, Environment, and Security. A Report of the Comparative Urban Studies Project. – P. 51-72 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/Pnacq621.pdf#page=77.

25. Gilbert A. Urbanization and Security / Urbanization, Population, Environment, and Security. A Report of the Comparative Urban Studies Project. – P. 73-94. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/Pnacq621.pdf#page=77.

26. Ghica Luciana Alexandra, Marian Zulean, The Politics of National Security. Concepts, institutions, processes, Polirom, Iasi, 2007, p.77-99.

27. Walt Stephen, The Renaissance of the Security Studies, International Studies Quaterly, p. 211-239.

28. Hafterndorn Helga, Celeste Wallander, Robert O. Keohane, Imperfect Unions: Security Institutions over Time and Space, Oxford University Press, 1999.

29. Beck Ulrich, Risk Society, Towards a New Modernity, Sage, London, 1992.

30. Weaver, O., Buzan B., Kelstrup, M. and Lemaitre, P. (1993), Identity, Migration and the New Security Agenda in Europe, London, Pinter, p. 23.

31. Buzan Barry, People, States and Fear, 1991.

32. Основи економічної безпеки / Бандурка О.М., Духов В.Є., Петрова К.Я., Червяков І.М. – Х.: Нац. ун-т внутрішніх справ. – 2003. – 263 с.

33. Жаліло Я.А. До формування категоріального апарату науки про економічну безпеку // Стратегічна панорама. - 2004. - № 3. – С. 97 - 104.

34. Гончаренко О.М., Лисицин Є.М. Методологічні засади розробки нової редакції концепції національної безпеки України. – К.: НІСД, 2001. – С. 6 - 7.

35. Проблеми економічної безпеки України: Аналіт. доп. – К.: УЦЕПД, 1997. – 124 с.

36. Пастернак-Тарнушенко Г. А. Економічна безпека держави. – К.: Ін-т. держ. упр. і самоврядування при КМУ. 1994. – 112 с.

37. Губський Б.В. Економічна безпека України: методологія виміру, стан і стратегія забезпечення. – К., 2001. – 23 с.
38. Архипов А., Городецкий А., Михайлов Б. Экономическая безопасность: оценки, проблемы, способы обеспечения // Вопросы экономики. – 1994. - № 12. – С. 38.
39. Абалкин Л. Экономическая безопасность России // Вопросы экономики. – 1994. – № 12. – С. 5.
40. Тамбовцев В. Объект экономической безопасности России // Вопросы экономики. – 1994. – № 12. – С. 58.
41. Єрмоленко М.М. Фінансова безпека держави: національні інтереси, реальні загрози, стратегія забезпечення. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2001. – С. 26.
42. Шлемко В.Т., Бінько І.Ф. Економічна безпека України: сутність і напрямки забезпечення. – К.: НІСД, 1997. – 112 с.
43. Мунтіян В.І. Економічна безпека України. К.: КВІЦ, 1999. – 210 с.
44. Пастернак-Таранушенко Г.А. У колі економічних небезпек // Вісник НАНУ. – 2000. – № 8. – С. 40 – 48.
45. Степаненко А. В., Герасимов М. І. Оцінка економічної безпеки України та її регіонів // Регіональна економіка. – 2002. – № 2. – С. 39 – 54.

46. Власюк О.С. Теорія і практика економічної безпеки в системі науки про економіку / О.С.Власюк; Нац. ін-т пробл. міжнар. безпеки при Раді нац. безпеки і оборони України. – К., 2008. – 48 с.

47. Закону України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 № 964-IV.

48. Cohen B. Urbanization in developing countries: Current trends, future projections, and key challenges for sustainability. – *Technology in society*, 28.1.– 2006, P. 63-80.

49. Andersen, N. *The urban community: a world perspective*. Routledge, 2013.

50. Edensor T., Mark J., eds. *Urban theory beyond the West: a world of cities*. Routledge, 2012.

51. Van den Berg L., Drewett R. Klaassen L. *A Study of Growth and Decline: Urban Europe*. Elsevier, 2013.

52. Demographia: world urban areas. 12th annual edition. April 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>.

53. Доступ громадськості до генеральних планів міських населених пунктів України: моніторинговий звіт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://totalaction.org.ua/sites/default/files/Comprehensive %20plan-report-2nd.pdf](http://totalaction.org.ua/sites/default/files/Comprehensive%20plan-report-2nd.pdf).

54. The Global Competitiveness Index data platform [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.weforum.org/issues/competitiveness-0/gci2012-data-platform/>.

55. The Safe Cities Index: Assessing urban security in the digital age [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://safecities.economist.com/wp-content/uploads/2015/06/Safe_cities_index_2015_EIU_report-1.pdf.

56. Merk O., Saussier S., Staropoli C., Slack E., Kim J. Financing Green Urban Infrastructure. OECD Regional Development Working Papers 2012/10. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dc.doi.org/10.1787/5k92p0c6j6r0-en>.

57. The smart city model [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.smart-cities.eu/index.php?cid=2&ver=3>.

58. European Initiative on Smart Cities [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://setis.ec.europa.eu/set-plan-implementation/technology-roadmaps/european-initiative-smart-cities>.

59. Звіт про конкурентоспроможність регіонів України 2013. Назустріч економічному зростанню та процвітання. Фонд ефективне управління [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.feg.org.ua/docs/FEG_report_2013_body_ukr_web.pdf.

60. Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік. Державна служба статистики України

[Електронний ресурс]. – Режим доступу:
http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html .

61. Житловий фонд України у 2014 році. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2015/bl/07/bl_gf_14.zip.

62. Ліфтове господарство станом на 01.04.2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://www.minregion.gov.ua/zhkh/zhitlove-gospodarstvo-reformuvannya-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva-127749/zhitlove-gospodarstvo-931228/liftove-gospodarstvo-385599/liftove-gospodarstvo-standom-na-01-04-2015-955337/>.

63. Паспорт житлово-комунального господарства України. 01.10.2014 р. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://www.minregion.gov.ua/zhkh/reforma-zhitlovo-komunalnogo-gospodarstva/pasporti-oblatey-standom-na-01-10-2014-199968/>.

64. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.mns.gov.ua/content/national_lecture.html.

65. Звітність «Санітарна очистка» за 2014 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/4225/TPV4.pdf>.

66. Аналіз стану сфери дорожньо-мостового господарства за 2014 рік [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://blagoustriy.info/media/attachments/16aac652-a5cb-494e-b574-73a241bda236.rtf>.

67. Громадський транспорт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cd.greenpack.in.ua/gromadskyy-transport/> .

68. Christidis P., Rivas J. Measuring road congestion. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ec.europa.eu/jrc/sites/default/files/congestion_report_final.pdf .

69. Traffic Management for a Smarter Planet [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ibm.com/smarterplanet/us/en/traffic_congestion/article/traffic-management-and-prediction.html .

70. Sung N., Rios M. Road crashes have more impact on poverty than you probably thought [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blogs.worldbank.org/transport/road-crashes-have-more-impact-poverty-you-probably-thought> .

71. Road traffic injuries [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs358/en/>.

72. Основні показники роботи міського електротранспорту України за 2014 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://korpmet.org.ua/wordpress/wp-content/uploads/2011/12>.

73. Urban Mobility in Ukraine: The 13 billion Euro gap [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Documents%20and%20Settings/admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/sutp_policy_briefing_ua_final.pdf.

74. Соціально-економічне становище регіонів України. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/sestr.htm.

75. Бабець І.Г. Удосконалення методики оцінки економічної безпеки на регіональному рівні / І.Г. Бабець // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія економічна: збірник наукових праць / головний ред. Р.І.Тринько. – Львів: ЛьвДУВС, 2012. – Вип. 1. – С. 26-39.

76. Регіони України у 2012 р. Статистичний збірник. Ч.ІІ. – Київ: Державний комітет статистики України, 2013. – 801 с.

77. Якість життя в регіонах України. Посткризовий зріз. МЦПД [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.auc.org.ua/Quality_of_life_WeeklyUA.

78. Динаміка Індексу регіонального людського розвитку, 2004-2013 рр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.idss.org.ua/arhiv/2014_IRLR_dynamics.zip.

79. Населення України. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

80. Кількість виявлених злочинів / Статистичний збірник «Регіони України», 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

81. Мікула Н. Транскордонне співробітництво в умовах інтеграційних процесів України // Державна регіональна політика України: особливості та стратегічні пріоритети: Монографія / за ред З.С. Варналя. – К.: НІСД, 2007. – С. 683-718.

82. Scott J. European Politics of Borders, Border Symbolism and Cross-Border Cooperation / A Companion to Border Studies / edited by Wilson, Thomas M. / Blackwell Companions to Anthropology, 2012. – 636 p.

83. Jesuit D., Sych L. Local economic development and cross-border networks / International Journal of Public Sector Management, Vol. 25 Iss: 6/7, 2012. – P.473 – 482.

84. Guo R. Border-Regional Economics. Heidelberg: Physica-Verl. – 1996. – 185 p.

85. Krugman P., Elizondo R.L. Trade policy and the Third World metropolis [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://cdn.elsevier.com/assets/pdf_file/0019/105274/trade_policy.pdf.

86. Brakman S, Garretsen H, Schramm, M. New Economic Geography in Germany: Testing the Helpman-Hanson Model, HWWA Discussion Paper No. 172, Hamburg. 2002.

87. Brulhart M., Crozet M., Koenig P. Enlargement and the EU Periphery: The Impact of Changing Market Potential. HWWA Discussion Paper. 2004.

88. Niebuhr A. The Impact of EU Enlargement on European Border Regions [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ageconsearch.umn.edu/bitstream/26384/1/dp050330.pdf>.

89. Методи та механізми фінансування місцевого економічного розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://regionet.org.ua/files/Financial_Methods_and_Mechanisms_Report_CIDA_2012_ua.pdf.

90. Projects «Networks of Twinned Towns» introduced and selected in 2013 all phases [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eacea.ec.europa.eu/citizenship/results_compendia/statistics_en.php.

91. Current trends in the winning cooperation of towns and municipalities [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.partnerskamesta.cz/getFile.aspx?itemID=56>.

92. European Neighbourhood & Partnership Instrument. Strategy Paper 2007–2013. Indicative Programme 2007-2010. Executive Summary [Електронний ресурс] - Режим доступу: <http://ec.europa.eu/>.

93. Projects. Програма транскордонного співробітництва «Польща-Білорусь-Україна» на 2007-2013 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pl-by-ua.eu/ua,5>.

94. Proposal for 2014-2020 Programmes [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.ewt.gov.pl/wiadomosci/documents/annex1.pdf>.

95. BBSR: Metropolitan areas in Europe. BBSR-Online-Publikation 01/2011. Eds.: Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR) within the Federal Office for Building and Regional Planning (BBR), Bonn, January 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.espon-usespon.eu/dane/web_usespon_library_files/1200/de_metroareaeu_2011.pdf.

96. Strategic document on Smart cooperation. Territorial cooperation fostering European integration: cities and regions

linking across borders [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://portal.cor.europa.eu/egtc/discovertheegtc/Documents/cecicn_document_strategique_EN.pdf.

97. Cities and regions cooperating across borders: an opportunity to overcome crisis. Conclusions from the First Congress on Smart Cooperation [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.espaces-transfrontaliers.org/fileadmin/user_upload/documents/Documents_MOT/Europe/EN_cecicn_conclusions_a_coruna.pdf.

98. The smart city model [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.smart-cities.eu/index.php?cid=2&ver=3>.

99. European Initiative on Smart Cities [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://setis.ec.europa.eu/set-plan-implementation/technology-roadmaps/european-initiative-smart-cities>.

100. European Innovation Partnership. Smart Cities & Communities [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://ec.europa.eu/eip/smartcities/files/eip-ifc-infographic.pdf>.

101. What is CityNext? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.microsoft.com/government/en-ng/public-services/city-next/Pages/about.aspx>.

102. Аналіз сталого розвитку регіонів України. Світовий центр даних. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://wdc.org.ua/uk/services/ukraine-sd>.

103. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.csi.org.ua/www/wp-content/uploads/2013/05/nsrdu2020_1.pdf.

104. Транскордонне співробітництво України в контексті євроінтеграції : монографія / Н. А. Мікула, В. В. Засадко. – К. : НІСД, 2014. –316 с.

105. Чисельність наявного населення України на 1 січня 2014 р. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/2014/zb/06/bl_nas_13xl.zip.

106. Паспорт житлово-комунального господарства України. 2014 р. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/2652/Pasport_01_01_2014.pdf.

107. Рівень зареєстрованого безробіття на 1 січня (2002—2013). Головне управління статистики у Львівській області

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://database.ukrcensus.gov.ua/statbank_lviv/Database/18PRACIA/databasetree_uk.asp.

108. Засадко В., Лиска О. Громадська думка про стан поводження з ТПВ в містах України. Аналітичний звіт. – Київ: Асоціація міст України, 2013. – 82 с.

109. Розподіл постійного населення України за статтю та віком на 1 січня 2014 р. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.org/uk/druk/publicat/kat_u/2014/zb/07/zb_rpn_2013_ex.zip.

110. Potkański P., Nowak J. Countrywide benchlearning program as – a source of innovation and improvement in performance of Polish local government in the area of local services delivery [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.iias-iisa.org/egpa/e.

111. Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://urbact.eu/fileadmin/Projects/Creative_Clusters/documents_media/URBACTCreativeClusters_TAP_INTELI_Final.pdf.

112. Ergebnisse des gemeinsamen Arbeitskreises «Metropolregionen – Innovation, Wettbewerb, Handlungsfähigkeit» ARL, Hannover; difu, Berlin; ILS, Dortmund; IRS,

Erkner. Hamburg 2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/PosPaper_71.pdf.

113. Markowski, T., Marszal, T. Metropolie. Obszary Metropolitalne. Metropolizacja. Problemy i pojecia podstawowe. PAN. KPZK. Warszawa [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kpzk.pan.pl/images/stories/pliki/Metropolie_obszary_metropolitalne_metropolizacja.pdf.

114. Korcelli-Olejniczak, E. Evaluation of MEGA identification and qualification In ESPON 1.4.3. Final Report. Comments on ESPON 1.1.1. final report.

115. McKinsey Global Institute ‘Urban World: mapping the economic power of cities’ Report, March 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mckinsey.com/mgi/publications/urban_world/index.asp.

116. BBSR: Metropolitan areas in Europe. BBSR-Online-Publikation 01/2011. Eds.: Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR) within the Federal Office for Building and Regional Planning (BBR), Bonn, January 2011 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.espon-usespon.eu/dane/web_usespon_library_files/1200/de_metroareaeu_2011.pdf.

117. Демографічна ситуація. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2009/ds/dso.html>.

118. The ESPON 2013 Programme. Metroborder Cross-border polycentric metropolitan regions Targeted Analysis 2013/2/3. Inception Report [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/TargetedAnalyses/METROBORDER/metroborder_inceptionreport.pdf.

119. Кількість виявлених злочинів / Статистичний збірник «Регіони України», 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

120. Дані соціологічного опитування в межах проекту «Формування політики, ґрунтованої на фактах, в сфері місцевого самоврядування в Україні», який був реалізований Всеукраїнською асоціацією органів місцевого самоврядування «Асоціація міст України» спільно з Норвезьким інститутом міських і регіональних досліджень (NIBR) та Норвезькою асоціацією місцевих і регіональних влад (KS).

121. Informacja o działalności straży gminnych (miejskich) w 2012 r. oraz o współpracy straży z Policją. Departament Nadzoru MSW. Warszawa 2013 r. [Електронний ресурс]. – Режим

доступу: http://bip.msw.gov.pl/download/4/17723/Informacja_o_dzialalnosci_strazy_gminnych_miejskich_w_2012_r_oraz_o_wspolprac.pdf .

122. Про створення комунального підприємства «Муніципальна охорона» Іллічівської міської ради та затвердження статуту комунального підприємства «Муніципальна охорона» Іллічівської міської ради. Іллічівська міська рада. Рішення № 251-VI від 09.11.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ilyichevsk-rada.gov.ua/new.php?id=2684 .

123. Про реєстрацію Іллічівського муніципального громадського формування по охороні громадського порядку і державного кордону «Правопорядок ЦЕНТР». Іллічівська міська рада. Рішення № 222 від 29.03.2012 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ilyichevsk-rada.gov.ua/new.php?id=2022 .

124. Міська програма протидії злочинності та посилення громадської безпеки на території міста Іллічівська на 2011-2014 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ilyichevsk-rada.gov.ua/prot_zloch.php .

125. Сайт центру адміністративних послуг «Прозорий офіс» Вінницької міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://transparent.vmr.gov.ua/default.aspx>.

126. Engasjer Mer [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.fredrikstad.kommune.no/no/eDemokrati/Rapporterprosjekter/Engasjer-Mer/>.

127. Херсонська мапа округів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.karta-okrugov.pp.ua/p/blog-page.html>.

128. Славутицька міська громада [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.e-slavutich.gov.ua/SitePages/home.aspx>.

129. Результати проекту «Громадська платформа місцевої демократії міста Українки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrainka.org/community/rezultati-proektu-gromadska-platforma-mistsevoyi-demokratiyi-mista-ukrayinki.html>.

130. Чисельність населення на 1 січня 2014 року та середня чисельність за 2013 рік. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2014/ds/kn/kn_u/kn0114_u.html.

131. Біла С. О. Синергія регіонального та соціально-економічного розвитку в Україні як складова євроінтеграційних процесів // Information aspects of socio-economic systems' development / editor by Aleksander Ostenda and Tetyana Nestorenko. – Series of monographs Faculty of Architecture, Civil Engineering and Applied Arts. – Katowice

School of Technology. – Monograph 5. – Wydawnictwo Wyzszej Szkoły Technicznej w Katowicach, 2016. – p. 86 – 95.

132. Паспорт житлово-комунального господарства України. 2014 р. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/2652/Pasport_01_01_2014.pdf.

133. Засадко В., Лиска О. Громадська думка про стан поводження з ТПВ в містах України. Аналітичний звіт. – Київ: Асоціація міст України, 2013. – 82 с.

134. Екологічний паспорт Вінницької області (2012 рік) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.menr.gov.ua/index.php/protection/protection1/vinnytska>.

135. Екологічний паспорт Вінницької області (2010 рік) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.menr.gov.ua/index.php/protection/protection1/vinnytska>.

136. Екологічний паспорт Дніпропетровської області (2011 рік) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.menr.gov.ua/index.php/protection/protection1/dnipropetrovska>.

137. Екологічний паспорт Кіровоградської області (2011 рік): [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<http://www.menr.gov.ua/index.php/protection/protection1/kirovogradska>.

138. Екологічний паспорт Черкаської області (2011 рік) : <http://www.menr.gov.ua/index.php/protection/protection1/cherkaska>.

139. Дані Екологічних паспортів регіонів Міністерства екології та природних ресурсів України : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.menr.gov.ua/index.php/protection/protection1>.

140. Демішкан В. Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-приватного партнерства / В. Демішкан [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://investukr.com.ua/get-news/485/>.

141. Urban development. Statistical snapshot 2007-2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ec.europa.eu/regional_policy/activity/urban/index_en.cfm#1.

142. Доступ громадськості до генеральних планів міських населених пунктів України: моніторинговий звіт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://totalaction.org.ua/sites/default/files/Comprehensive %20plan-report-2nd.pdf](http://totalaction.org.ua/sites/default/files/Comprehensive%20plan-report-2nd.pdf).

143. Карта проблем Львова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mapengine.google.com/map/viewer?mid=zm2ZT8B5JXxQ.k1HancytpMTQ>.

144. Україна за рік продукує близько 10 млн тонн сміття [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://econews.bei.org.ua/2016/05/10_29.html.

145. Стан сфери благоустрою та комунального обслуговування в Україні за 2012 рік [Електронний ресурс] / Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. – Режим доступу : http://minregion.gov.ua/attachments/files/zhkh/Stan_sfery_bлагоystroyu_2012.pdf.

146. Програма поводження з твердими побутовими відходами в Бережанському районі на 2012 – 2014 роки: http://rrada.ber.te.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=613:-----2012--2014--&catid=57:2012-02-17-07-32-23&Itemid=80.

147. Стратегічний план економічного розвитку м. Бережани <http://misto.ber.te.ua/index.php/strategichni-plan-ekonomichnogo-rozvitku-mberezhani-usaid/155-strategichni-plan>.

148. Засадко В., Лиска О. Аналітичний звіт «Громадська думка про стан поводження з ТПВ в містах України», Київ.– 2013. – 84 с.

149. Projects. Програма транскордонного співробітництва «Польща-Білорусь-Україна» на 2007-2013

роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pl-by-ua.eu/ua,5>.

150. Перемога проектів в рамках першого Конкурсу, Пріоритет 1 і 2. Програма для транскордонної співпраці «Румунія-Україна-Республіка Молдова» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ro-ua-md.net/files/new/Lista-proiecte-contractate-Prioritatea-1-si-2-UA.doc>.

151. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.csi.org.ua/www/wp-content/uploads/2013/05/nsrdu2020_1.pdf.

152. Паспорт житлово-комунального господарства України. 2013 р. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minregion.gov.ua/attachments/content-attachments/1215/Ukrein.pdf>.

153. О. Вілкул вимагає своєчасного виконання зобов'язань за проектом «Розвиток міської інфраструктури» в Одесі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247045425&cat_id=244274130.

154. Мінрегіон із міжнародними фінансовими організаціями впроваджуватиме нові інвестпроекти [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=246812055 .

155. 5 консорціумів українських міст отримають 4 млн євро технічної допомоги [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247025470 .

156. Динаміка удосконалення системи управління в житловому господарстві у 2014 році. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://minregion.gov.ua/osbb/dinamika-utvorennja-osbb-v-ukraini/dinamika-udoskonalennya-sistemi-upravlinnya--v-zhitlovomu-gospodarstvi-protyagom-2014-roku-179952/> .

157. Annual Percentage of Population at Mid-Year Residing in Urban Areas by Major Area, Region and Country, 1950-2050 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/WUP2014_XLS_CD_FILES/WUP2014-F21-Proportion_Urban_Annual.xls .

158. Percentage of Urban Population in Cities Classified by Size Class of Urban Settlement, Major Area, Region and Country,

1950-2030 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/WUP2014_XLS_CD_FILES/WUP2014-F17c-City_Size_Class-Percentage.xls .

159. Population in Cities Classified by Size Class of Urban Settlement, Major Area, Region and Country, 1950-2030 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/WUP2014_XLS_CD_FILES/WUP2014-F17d-City_Size_Class-Population.xls .

160. Number of Cities Classified by Size Class of Urban Settlement, Major Area, Region and Country, 1950-2030 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/WUP2014_XLS_CD_FILES/WUP2014-F17b-City_Size_Class-Number.xls .

161. Population of Urban Agglomerations with 300,000 Inhabitants or More in 2014, by Country, 1950-2030 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
https://esa.un.org/unpd/wup/CD-ROM/WUP2014_XLS_CD_FILES/WUP2014-F12-Cities_Over_300K.xls .