

МІЖНАРОДНА
НАУКОВО-ПРАКТИЧНА
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЯ
«ЕКОНОМІКА МІСТА ТА УРБАНІСТИКА»

23 березня 2018 року, КНЕУ, м.Київ

**Економіка міста: складові, структура,
драйвери розвитку**

**Методологія сучасних досліджень
міських процесів**

**Управління ресурсами міста.
Інфраструктура**

**Соціальні мережі міста:
аналіз становлення, технології візуалізації
та підходи до просторового
управління**

**Економіка міста та smart-технології.
Розвиток креативності міст**

**Стратегії розвитку
та глобальна конкурентоспроможність
сучасних міських агломерацій**

**Розвиток міст України в умовах
децентралізації**

**City-менеджер: модель фахівця
та проблеми професійної підготовки**



**Кафедра
регіоналістики і
туризму**



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Державний вищий навчальний заклад
«КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
імені ВАДИМА ГЕТЬМАНА»

Економіка міста та урбаністика

Матеріали
Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції

23 березня 2018 року, м. Київ



УДК 332.14 (1-21)

Економіка міста та урбаністика:

матеріали Міжнар. наук.-практ. Інтернет-конф. (23 березня 2018 р.). — К.: КНЕУ, 2018. — 311 с.

ISBN 978-966-926-224-0

Висвітлюються актуальні питання розвитку сучасної економіки міста та урбаністики. Узагальнено методологічні підходи щодо дослідження міських процесів. Значну увагу приділено формуванню інфраструктури та механізмам управління ресурсами міста. Виявлено тенденції розвитку розумних міст, зокрема під дією ІСТ-технологій та креативної складової економіки. Розглянуто напрями стратегічного управління просторовим розвитком та підходи до формування і прояву конкурентоспроможності міст. Описується вплив процесів децентралізації на економіку міста. Представлено фахові та компетентнісні характеристики City-менеджера в еволюційному вимірі та в сучасній системі управління містом.

Для викладачів, наукових працівників, докторантів, аспірантів, спеціалістів-практиків та всіх, кого цікавлять проблеми економіки міста та урбаністики.

УДК 332.14 (1-21)

Б. М. Данилишин, д.е.н. (відп. ред.); **О. Ю. Оболенський**, д.е.н.; **Я. В. Остафійчук**, д.е.н.; **В. П. Павленко**, д.е.н.; **В. В. Пилипів**, д.е.н.; **О. К. Шафалюк**, д.е.н.; **В. І. Кончин**, к.е.н.; **І. М. Лукаш** (відп. секр.).

Адреса редакційної колегії:

03680, м. Київ, проспект Перемоги, 54/1, кімн. 526; (1 корпус).

Відповідальність за достовірність фактів, власних імен, цитат, цифр та інших відомостей несуть автори публікацій. Відповідно до Закону про авторські права при використанні наукових ідей, та матеріалів цього випуску посилання на авторів і видання є обов'язковим.

ISBN 978-966-926-224-0 © КНЕУ, 2018

ЗМІСТ

Економіка міста: складові, структура, драйвери розвитку	9
<i>Бордун О.Ю.</i> Конфлікт інтересів туристичного бізнесу та стійкого розвитку туризму міста Львова: можливості регулювання.....	9
<i>Вінська О.Й., Токар В.В.</i> Жінки-підприємці як драйвери розвитку економіки сучасного міста.....	13
<i>Грінченко Р.В.</i> Зміна середовища функціонування міст та адаптація діяльності підприємств.....	16
<i>Льченко В.М.</i> Упровадження сучасного інструментарію управління сталим розвитком на регіональному й локальному рівнях.....	18
<i>Котенок Д.М.</i> Формування бренду території.....	24
<i>Мандюк Н. Л.</i> Використання маркетингових інструментів у розвитку туристичних центрів.....	27
<i>Музиченко-Козловська О.В.</i> Визначення функцій туризму в просторовій організації міст.....	30
<i>Наконечна К.В., Гайдученко Т.В.</i> Урбанізаційні процеси в Україні.....	35
<i>Руденко А.Ф.</i> Феномен «любові до міста» як рушій громадської взаємодії.....	37
<i>Сацький П.В.</i> Туристична привабливість українських міст та сіл і рекламна сфера. Чи існує конфлікт інтересів?.....	40
<i>Синюра-Ростун Н.Р.</i> Торгові мережі як драйвери розвитку соціально-економічної системи міст.....	44
<i>Слезак Міхал.</i> Сучасний університет як драйвер розвитку міста.....	46
<i>Слободяник А.М., Леончик Д.С., Цимбал Л.О.</i> Регіональна політика як стратегічна складова у системі державної політики.....	52
<i>Шафалюк О. К.</i> Маркетинг у нейтралізації системних протиріч і обмежень розвитку міських агломерацій.....	56

Методологія сучасних досліджень міських процесів	59
<i>Аверкина М.Ф.</i> Методологічні засади дослідження сучасних міських процесів.....	59
<i>Буряченко А.Є.</i> Інноваційно-інвестиційна модель розвитку міста.....	61
<i>Гукалова І.В.</i> Майбутнє геоурбаністичних студій крізь призму якості життя населення.....	63
<i>Жебчук Р.Л.</i> Базиси розрахунку потенціалу міст та їх роль в контексті регіонального розвитку.....	68
<i>Казьмір Л.П.</i> Методологічні особливості модернізації системи управління розвитком великих міст.....	73
<i>Кудирко О.В.</i> Концепція «пружного міста» – актуальний тренд сучасної урбаністики.....	77
<i>Марущинець А.В.</i> Визначення напрямів територіального розвитку Київського метрополісного регіону за допомогою даних дистанційного зондування землі.....	79
<i>Осипова О. І.</i> Просторова економетрична модель оцінювання бідності в містах України.....	83
<i>Покляцький С.А.</i> Рейтингова оцінка умов життя населення великих міст України.....	87
<i>Приступа М.Б.</i> Теоретичні аспекти моделювання впливу чинників на економічне зростання території.....	93
<i>Рилєєв С.В.</i> Індикатори якості послуг комунальних підприємств щодо поводження з твердими побутовими відходами.....	98
<i>Танцюра Ю.А.</i> Проблематика визначення мегаполісів у глобальному економічному просторі.....	102
<i>Тульчинський Р. В.</i> Розвиток міських агломерацій в умовах становлення нового регіоналізму в Україні.....	105
Управління ресурсами міста. Інфраструктура	108
<i>Білинська А.Р.</i> Проблеми стану сучасної транспортної інфраструктури міста Львова.....	108
<i>Гернего Ю. О.</i> Соціально-орієнтована діяльність інвестиційної установи міського розвитку Берліну.....	111

Градобоева Є.С. Деякі аспекти комерціалізації діяльності підприємств міського господарства, що надають житлово-комунальні послуги.....	115
Деркач О. Г., Степанова А. А. Кластер як система управління малими туристичними містами.....	120
Добрянська Н.А., Попович В.В., Лебедева В.В. Упровадження інструментарію інноваційного розвитку в м. Одеса.....	123
Кирилюк І. М. Туристична сфера як важлива складова розвитку Одеської агломерації.....	128
Кириченко С.О., Тульчинська С.О. Фактори стримування розвитку соціальної інфраструктури в регіонах України.....	131
Колодійчук А.В. Розвиток міського туризму в Закарпатті і перспективи тривимірного комп'ютерного моделювання туристичних об'єктів у цьому контексті.....	133
Коніщева Н.Й., Ткачова С.С., Власов В.О. Створення інфраструктури спільного користування в туристично привабливих містах.....	138
Кофанов О. Є. Удосконалення методики моделювання забруднення придорожного простору та прилеглих територій автотранспортними потоками.....	142
Лесик І.Й. Особливості та розвиток еко-готелів в місті Львові.....	147
Лобас І.С. Забезпечення екологічної безпеки міста.....	150
Мальська М. П., Гаталяк О. М. Туризм Львівської міської агломерації.....	152
Маргіта Н. О. Порівняльний аналіз якості системи громадського транспорту Львова, Кракова та Любліна.....	155
Мельникова М.В. Про інституціоналізацію ринку послуг у житлово-комунальній сфері міста.....	158
Нетробчук І. М., Недбайло Д. Р., Лапюк С. В. Температурні аномалії влітку в місті Луцьку Волинської області.....	162
Ніжнік А.А. Основні недоліки та потенціал розвитку регіональних форм державно-приватного партнерства в інфраструктурних проектах.....	167
Ніколаєва Т. М. Європейська площа в забудові Києва: історична ретроспектива.....	171

Павлюк А.П. Політика енергоефективності у забезпеченні сталого розвитку міст.....	175
Піщикова К.А. Особливості організаційної інфраструктури системи управління ресурсами розвитку сучасного міста.....	180
Поліщук В.С. Економічна доцільність розвитку туристичної індустрії Хмельниччини.....	184
Тульчинська С.О., Кириченко С.О. Використання світового досвіду щодо ефективного енергозбереження за рахунок модернізації зовнішнього освітлення населених пунктів.....	188
Соціальні мережі міста:аналіз становлення, технології візуалізації та підходи до просторового управління	191
Кончин В.І. Сучасні підходи до аналізу та візуалізації зв'язків віртуальної активності та геолокації містян-учасників соціальних мереж.....	191
Економіка міста та smart-технології. Розвиток креативності міст	201
Губарева В. Г., Олійник А.В. Концепція Smart City як засіб покращення життя українців.....	201
Зам'ятіна Н.В. Сучасні технології у системі smart-city як механізм покращення рівня життя в умовах глобалізації.....	206
Kornieieva T., Zatonatska T. Creative Cities Concept As a Toolkit for Urban Innovators: Case of Paris.....	209
Матушкіна М.В. Креативна економіка як мотиватор розвитку креативного міста.....	216
Мозговий А.А. Особливості організації міського простору в інформаційну добу.....	219
Пастернак О.І. Розвиток міст на засадах креативної економіки.....	224
Posternak I., Posternak S. Corporate R&D Urban Planning Complex for Reconstruction of City Capacities: Necessity of Innovative Technologies in the Cities.....	227
Ханик Ю.-Б. Краудфандинг як інноваційний інструмент фінансування креативного підприємництва.....	232

Яцишина І.В., Коновалова М.В. Концепція Smart City та її реалізація в Україні.....	236
Стратегії розвитку та глобальна конкурентоспроможність сучасних міських агломерацій	240
Жабинець О.Й. Стратегічні пріоритети розвитку малих та середніх міст України (на прикладі м. Іршави).....	240
Коробейникова Я.С. Напрями збільшення туристичних потоків у м. Івано-Франківську в контексті формування маркетингової стратегії міста.....	244
Могилевская О.Ю., Могилевский Ю.В., Штанько А.И. Проблемы регионального развития в условиях глобализации рынка.....	246
Спекова О.Р. Активізація розвитку депресивних регіонів.....	249
Фаєр А.О. Стратегія розвитку екосистеми інноваційного підприємництва міста Торонто.....	252
Феденко Д.О. Методологічні поради щодо підвищення конкурентоспроможності підприємств в умовах сучасних міських агломерацій.....	256
Шевченко Н.В. Особливості впливу європейської інтеграції на діяльність підприємств Львівської області.....	258
Щеглюк С.Д. Особливості сталого розвитку українських міст у контексті реалізації цілей сталого розвитку 2030.....	260
Розвиток міст України в умовах децентралізації	266
Кондратюк С. Я. Бюджетна агломерація міста й району в області.....	266
Корольок Т.О. Світовий досвід впливу децентралізації на місцеві фінанси.....	268
Орлова Н.С. Сталий розвиток регіонів та міст України в умовах децентралізації.....	273
Патицька Х.О. Розвиток міських агломерацій у забезпеченні співробітництва міст та приміських сіл в умовах реформи місцевого самоврядування.....	276

Приходченко Т. А. Сучасні українські урбанізаційні процеси в умовах децентралізації влади.....	279
Руденко А. Ф. Парти́йне будівництво як форма політичної активності міського населення в Україні.....	284
Синютка Н.Г., Цюрось Д.Г. Тенденції фіскальної децентралізації на прикладі міст та ОТГ Львівської області.....	286
Філімошкіна І. О. Підприємства комунальної власності як основа розвитку територіальних громад.....	289
Хандій О.О., Карачевцева М.С. Напрями розвитку територій в умовах постконфліктної трансформації.....	292
Чвертко Л.А., Осадчук Н.В. Доходи місцевих бюджетів в умовах бюджетної децентралізації.....	296
Шафалюк М. С. Маркетинговий потенціал перспективних напрямів розвитку туристичної сфери міських агломерацій.....	299
City-менеджер: модель фахівця та проблеми професійної підготовки	302
Козюра І.В. City-менеджер та інші форми муніципального управління: історичний досвід США та Канади.....	302
Соломаха Д.О. City-менеджер: модель фахівця та проблеми професійної підготовки.....	306

Бордун О.Ю.,

к.г.н., доцент кафедри туризму

Львівський національний

університет

імені Івана Франка

КОНФЛІКТ ІНТЕРЕСІВ ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ ТА СТІЙКОГО РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ МІСТА ЛЬВОВА: МОЖЛИВОСТІ РЕГУЛЮВАННЯ

Розвиток туризму є дуже важливим та вигідним економічним стимулом процвітання міст – осередків туризму. Об'єкти туристського інтересу – визначні пам'ятки, природні об'єкти і природно-кліматичні зони, соціально-культурні об'єкти показу тощо, які спроможні задовольняти потреби туриста під час туристичної поїздки або подорожі й споживанні туристичних послуг або туристичного продукту. Щороку туризм стає все більш вагомою статтею доходів міст у всьому світі, і Львів не є винятком. Збільшення кількості туристів на вулицях Львова можна помітити «неозброєним оком». Про це також свідчать розповіді готельєрів, рестораторів та представників влади. На рівні держави ведеться облік іноземних відвідувачів завдяки даним прикордонної служби, але точної статистики для міст не існує, тим більше, що внутрішній туризм взагалі не обліковується. В західних країнах кількість туристів в містах обліковується за даними наповненості готелів, а також за даними галузевих туристичних об'єднань, які подають анонімні звіти щодо чисельності туристів. Точність офіційних даних по готелях в Україні викликає сумніви, адже підприємці використовують різні способи мінімізації оподаткування і статистичні звіти демонструють рівень наповненості, який не може забезпечити навіть мінімальну рентабельність. Проте, навіть з таким застереженням, Львів не може приховати значних темпів збільшення туристів, що за останніми оприлюдненими становить 2,6 млн. туристів за 2017 рік.

Що ж стосується середніх витрат, які здійснюють туристи в Львові, то цей показник зменшився з 411 дол. США в 2010 р. до 350 дол. США в 2017 р., проте виросла загальна кількість туристів. Якщо використати середні значення діапазонів, то дохід від усіх туристів у 2010 р. становив приблизно 320,5 млн. дол., а в 2011 р. – 462 млн. дол. США і нарешті 615 млн. дол. США – в 2017 р. Саме таку суму доходів від туристів

отримали підприємства туристичного сектору (готелі, ресторани, крамниці, туристичні агенції, виробники сувенірної продукції, музеї, театри, галереї, екскурсійні бюро та ін.).

Одним з найважливіших напрямів розвитку туризму є управління туристичними потоками з метою більш рівномірного розподілу їх в часі та просторі для ефективного завантаження туристичних підприємств. Це особливо важливо в періоди масових оплачуваних відпусток, шкільних канікул, а також внаслідок впливу сезонності.

Шкода навколишньому середовищу є прямо пропорційною збільшенню обсягів національного та міжнародного туризму. Проблема так званої «надлишкової концентрації» у популярних туристичних DESTINATIONAХ вже нині викликає стурбованість у багатьох країнах світу.

У цьому зв'язку набуває виключної важливості необхідність дослідження та подальшого регулювання туристичних потоків та планування пропускнуєї спроможності окремих унікальних регіонів та туристичних об'єктів, території яких обмежені або не в змозі приймати велику кількість туристів, так як це призводить до самознищення розвитку туризму.

Концепція самознищення розвитку туризму пов'язана з негативною зміною територій, масово відвідуваних туристами, що здійснюється внаслідок проведення масових туристично-рекреаційних занять.

Території масового освоєння туристами зазнають змін, які відбуваються впродовж чотирьох етапів їх освоєння.

На першому етапі нову туристичну місцевість спочатку відвідують нечисленні групи, зазвичай найзаможніші туристи, котрі своїми заняттями майже не впливають на зміну середовища перебування, хоча, з економічного погляду, сприяють накопиченню первинного капіталу в місцевого населення, що зацікавлює підприємливих людей до розширення туристичної діяльності.

На другому етапі освоєння туристичних територій відбувається подальший розвиток на них господарюючих суб'єктів та мереж, насамперед, збільшення закладів розміщення і, чи не найголовніше – здешевлення вартості перебування. Це зумовлює зростання потоків туристів середнього достатку. Збільшується не лише кількість туристів, а й навантаження на туристично-рекреаційні території та сформовану інфраструктуру. З наведених статистичних даних саме на цьому етапі знаходиться територія міста Львова.

Пік популярності настає під час третього етапу освоєння. Він супроводжується масовим і неконтрольованим зростанням туристичних потоків, що призводить до погіршення стану таких територій і перевантаження відповідної інфраструктури.

Збільшується не лише кількість туристів, а й навантаження на туристичні, рекреаційні території, громадські простори та сформовану інфраструктуру.

Четвертий етап освоєння території засвідчує деградацію ресурсної бази розвитку туризму і спричиняє зменшення напливу відпочиваючих, погіршення стану території, зниження життєвого рівня, а відтак - занепад туристичної діяльності.

Отже, неконтрольований розвиток туризму посилює його антропогенний тиск на території, призводить до самознищення туризму, де про подальший розвиток не може бути й мови. Надмірне скупчення туристів може негативно впливати на мораль та поведінку і самих туристів, і місцевого населення.

Незаконні будівельні роботи, руйнування старих будівель, намагання інвесторів збудувати готель, ресторан, крамницю лише у історичному центрі міста нищать його автентичність.

Кількість туристів не можна регулювати, але кількість фестивалів, крамниць, ресторанів, готелів, які їх приваблюють – можна. Необхідно також визначити зони міста, у яких будуть діяти правила та обмеження.

Регулювання повинно бути ліберальним: не забороняти, а створювати умови для ведення туристичного бізнесу як в центрі міста, так і за його межами. Львів уже є в ситуації, коли необхідно розподіляти туристичні потоки. Надмірна кількість туристів витісняє мешканців з центру міста і це загрожує втратою туристичної привабливості Львова.

Вирішити проблему надлишкового туристичного навантаження можливо на підставі застосування положень, засад та методів новітнього науково практичного напрямку – логістики туризму, зокрема моделі стійкого розвитку туризму.

Стійкий туризм (англ. Sustainable tourism) – сучасна концепція розвитку туризму, що ґрунтується на принципах концепції стійкого розвитку. Це туризм, що задовольняє всі наявні потреби, але при цьому розвивається таким чином, щоб забезпечити аналогічними можливостями майбутні покоління.

Принципи стійкого туризму:

- контрольоване використання технологій туристичного обслуговування, передусім автотранспорту, енергії, питної води тощо;
- соціальна справедливість щодо місцевих громад, тобто прибуток та інші блага від туризму мають розподілятися на паритетних засадах, з урахуванням інтересів місцевого населення, а не переходити до іноземних інвесторів і національної еліти;
- естетична гармонія туристичного природокористування, яка полягає у тому, що туристична діяльність та інфраструктура повинні органічно вливатися в історично сформоване середовище і зберігати унікальну своєрідність кожної місцевості.

У великих містах, соціально-орієнтованих на розвиток туризму, як от наприклад у Львові, необхідно започаткувати систему постійного моніторингу туристичного навантаження. Для цього потрібна робота спеціальної служби (відділу), яка би вивчала стан справ у дестинації з точки зору перспектив розвитку туризму із залученням фахівців, в тому числі науковців. Ця служба також має доповнювати статистичні дані проведенням власних маркетингових досліджень у сфері туризму дестинації з метою оцінки можливостей та прихованих резервів розвитку останньої, виявлення потреб та можливостей туристів, аналізу перспектив розвитку окремих видів туризму, визначення нових об'єктів, що зацікавлять туристів, тощо.

Така інформація допоможе точно встановити рівень допустимого туристичного навантаження на туристичну дестинацію та її об'єкти з боку туристів, а це дозволить своєю чергою:

- забезпечити раціональне та стає функціонування дестинації, а також запобігання негативним, проблемним ситуаціям для життєдіяльності місцевого соціуму (наприклад, загострення транспортної ситуації в місті тощо);
- запропонувати якісний туристичний продукт, що забезпечить максимальний ступінь комфорту під час перебування туристів у дестинації та надасть можливість вільного доступу до об'єктів туристичного інтересу;
- знизити негативні наслідки впливу туризму на культуру, наприклад, на її надмірну комерціалізацію,
- поліпшити міжособові взаємовідносини місцевого населення та туристів.

Отже, перебуваючи сьогодні на стадії бурхливого розвитку туризму міста, ми повинні планувати, оптимізувати та керувати існуючими туристичними потоками з метою збереження туристичного потенціалу Львова для наступних поколінь.

Список літературних джерел

1. Сайт Львівської міської ради. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: city-adm.lviv.ua/lmrdownloads/Zvit_LTO_2017_loading.pdf Підсумки 2017. – Львівський туристичний офіс.
2. Інститут міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.city-institute.org/index.php?option=com_content&view=article&id=131&Itemid=185. – Роль туризму в економіці Львова
3. Сайт Львівської міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://city-adm.lviv.ua/adm/economy/strategija>. – Стратегія економічної конкурентоспроможності.
4. Інститут міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://city-institute.org/index.php?option=com_content&view=article&id=227&Itemid=107. – Комплексна стратегія розвитку Львова 2012-2025

Вінська О.Й.,

к.е.н., доцент,

Токар В.В.,

д.е.н., професор,

ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

ЖІНКИ-ПІДПРИЄМЦІ ЯК ДРАЙВЕРИ РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ СУЧАСНОГО МІСТА

Сучасний розвиток глобальної економіки характеризується стрімкою урбанізацією й бурхливим розвитком мегаполісів. Усе більша частка населення світу прагне залишити життя в провінційних регіонах та перебраться до міст, які можуть запропонувати великий вибір робочих місць, розвинену соціальну інфраструктуру та можливість урізноманітнити

дозвілля, адже сектор розваг сучасного мегаполісу може задовольнити найвибагливіший смак потенційного споживача.

Слід зазначити, що успішне місто не завжди здатне зберегти та примножити свій потенціал, іноді воно може піти траєкторією занепаду, про що зокрема свідчать приклади м. Детройт у США та міст-привидів у КНР. Очевидно, що для того, щоб бути успішним місто має розвиватися у напрямку створення якнайсприятливіших умов для життя та розвитку бізнесу, заохочувати та підтримувати підприємницькі та творчі ініціативи прогресивної частини його мешканців. Зокрема, на думку Р. Флоріди, запорукою успішного розвитку міста є три «Т» – талант, технології та толерантність, про що свідчить його аналіз американських міст [1].

Саме тому, очільникам міста варто замислитися чи створили вони умови, щоб повністю реалізувати жіночий потенціал. Чи достатньо толерантна громада до жіночого успіху, зокрема жінок в державному та/або міському управлінні на високих посадах, жінок-підприємців? Адже, не слід забувати, що жінки складають принаймні приблизно половину населення сучасних міст, проте їх потенціал через різноманітні суб'єктивні та об'єктивні перешкоди до кінця не розкривається, що є безглуздом марнуванням людського капіталу в умовах розвитку постіндустріальної економіки.

Більше того, в умовах інформатизації та автоматизації виробництва все більше робочих місць, зокрема і в містах, будуть щезати, збільшуючи безробіття, тому саме креативність та створення власного бізнесу, зокрема перспективними й освіченими жінками, зможе забезпечити збільшення зайнятості населення. Що є потрібним для успішного розвитку власного бізнесу жінками-підприємцями? На нашу думку, найбільше їм заважають нерівномірний розподіл домашніх обов'язків, зокрема перевантаження хатніми справами та доглядом за чоловіком й дітьми, а також суспільні стереотипи щодо успішних жінок.

На перший погляд, у сучасних умовах бути матір'ю стало набагато простіше, ніж навіть у середині 20 століття: з'явилося багато побутових приладів (праски, пральні машини, мультиварки тощо), напівфабрикати (заморожені продукти), відносно доступні за ціною заклади харчування (їдальні, мережі швидкого харчування), дитячі садки, групи подовженого дня у школах, проте як і раніше перед жінкою, яка хоче стати фінансово

незалежною, постає дилема: реалізувати себе як матір, чи реалізувати себе як підприємлива особистість, відкладаючи материнство у «довгу шухляду» або взагалі жити виключно «для себе» без створення сім'ї та дітей. Будь-який варіант є вільним вибором людини, проте чи дійсно він вільний? Відсутність у багатьох публічних закладах та в офісах місць для дітей, недоступність вільних місць в дитячих садках призводить до того, що жінці дуже важко поєднати материнство та бізнес.

Руйнівним для потенційного професійного успіху жінок є забобони з приводу того, що у родині жінки не повинні заробляти більше чоловіків. Зокрема, у нашому попередньому дослідженні, яке показало відношення українського суспільства (чоловіків та жінок) у 2010-2014 рр. до того, що жінка заробляє більше свого чоловіка, ми виявили, що 54,9% опитаних визначили це проблемою для стосунків (41,9% жінок та 61,9% чоловіків) [2].

Не варто також забувати про суспільні стереотипи з приводу того, що жінки є поганими управлінцями та не повинні бути занадто амбіційними у кар'єрі, які потрібно викорінювати через роз'яснювальні кампанії та гендерне квотування. Жінки також потребують безкоштовного професійного консультування щодо створення власного бізнесу та доступного кредитування.

Список літературних джерел

1. Флорида Р. Креативный класс. Люди, которые создают будущее / Р. Флорида. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2016. – 384 с.
2. Вінська О. Й. Prime Earner Gender Bias in Europe: Cross-Country Analysis / О. Й. Вінська, В. В. Токар // Україна і світ: теоретичні та практичні аспекти діяльності у сфері міжнародних відносин: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 19-20 квіт. 2017 р.) / М-во освіти і науки України, М-во культури України, Київ. нац. ун-т культури і мистецтв; редкол.: М. М. Поплавський (голова), Костиця І. О. (заст. голови) [та ін]. – Ч. 2. – К.: Вид. центр КНУКіМ, 2017. – С. 109-112.

Грінченко Р.В.,

к.е.н., доцент

Одеський національний економічний університет

ЗМІНА СЕРЕДОВИЩА ФУНКЦІОНУВАННЯ МІСТ ТА АДАПТАЦІЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ

Науково обґрунтоване управління діяльністю підприємства і адаптація його до змін є запорукою формування його конкурентоспроможності в довгостроковій перспективі.

В останні роки багато зарубіжних і вітчизняних вчених приділяють значну увагу питанням адаптації діяльності підприємств. Однак теоретичний базис адаптації діяльності підприємств сьогодні вимагає більш детальної розробки та осмислення з урахуванням специфічних особливостей зміни середовища функціонування в містах.

Сучасні підприємства функціонують в динамічних умовах ринку з високим рівнем невизначеності та ризику. Застосування наукових напрацювань з питань управління адаптаційними змінами є основою розвитку і ефективного функціонування підприємства в сучасному місті. Однак управління адаптаційними змінами сучасних підприємств має базуватися на досконалому вивченні та опрацюванні сутності та основних складових управління адаптаційними змінами в умовах конкурентного середовища.

Слід зазначити, що різні етапи функціонування економіки країни і специфічні особливості здійснення діяльності в тій чи іншій сфері передбачають створення власного механізму адаптації діяльності підприємства до умов ринку. Причому така адаптація повинна відбуватися з урахуванням як зовнішніх умов функціонування підприємства, так і внутрішніх його особливостей.

Таким чином, підсумовуючи дослідження авторів [1 - 5] в області виявленні сутності середовища діяльності підприємств, слід підкреслити наступне. Будь-яке підприємство функціонує у зовнішньому і внутрішньому середовищі діяльності. Тобто процес управління адаптаційними змінами повинен враховувати особливості зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства.

Зовнішнє середовище функціонування підприємства має характерну особливість - підприємство не в змозі самостійно управляти ним. Тому виникає особлива актуальність в дослідженні його основних компонент і чинників, що впливають на нього. Такий підхід

дозволить сформувати ефективний механізм управління адаптаційними змінами підприємств, в тому числі і адаптацією до змін зовнішнього середовища.

Основні фактори зовнішнього середовища поділяють на дві групи: фактори макросередовища і фактори мікросередовища підприємства. Фактори макросередовища підприємства розглядаються як фактори непрямого впливу, тобто це: соціальні, правові, політичні, економічні, інноваційні та технологічні фактори. Фактори мікросередовища розглядаються як фактори прямого впливу на діяльність підприємства, тобто це: постачальники, споживачі, конкуренти, державні органи, з якими безпосередньо співпрацює підприємство, кредитно-фінансові установи, зовнішньоекономічні партнери та інші.

Механізм адаптації діяльності підприємств до змін слід розглядати з точки зору трьох основних складових: організаційного, виробничого, управлінського механізмів, які в сукупності своїх взаємозв'язків становлять складну систему адаптації підприємства до умов ринку. Однак, сам по собі управлінський механізм передбачає управління організаційно-економічними, правовими, технологічними і соціальними аспектами діяльності підприємства. Таким чином, адаптацію діяльності підприємства до змін необхідно розглядати не з трьох сторін, а з чотирьох: організаційно-економічного, правового, технологічного і соціального. Тільки таке комплексне поєднання напрямів і складових в управлінні адаптацією дасть можливість ефективно управляти такими адаптаційними змінами діяльності підприємства. В такому випадку будуть системно враховані всі аспекти діяльності підприємства в умовах ринку.

Підсумовуючи, слід зазначити, що в сучасній науковій літературі виникають деякі обмеження в розумінні поняття «адаптація»:

- адаптація діяльності підприємства розуміється тільки як зміна зовнішніх умов функціонування, не враховуючи необхідність адаптації внутрішнього середовища діяльності підприємства до динамічних умов ринку. Тобто застосування застарілих, малоефективних механізмів управління внутрішнім середовищем підприємства не створить можливості для ефективного управління адаптаційними змінами підприємства в зовнішньому середовищі. Необхідне поєднання зовнішніх і внутрішніх складових адаптації діяльності підприємств.
- не завжди під адаптацією слід розуміти внесення значного числа змін в діяльність підприємства. Кількість змін в діяльності підприємства носить досить

суб'єктивний характер і залежить від специфічних особливостей діяльності підприємства в тій чи іншій сфері.

- ресурсне забезпечення здійснення адаптаційних змін є однією зі складових механізму управління адаптаційними змінами і дещо виходить за рамки самого поняття «адаптація».

Список літературних джерел

1. Управление конкурентоспособностью предприятия: Уч. пособ./ М. Клименко, О.С.Дуброва, Д.О. Барабась, Т.В. Омеляненко, А.В. Вакуленко. – К.: КНЭУ, 2006. – 527 с.
2. Alvar O. Elbing. On the Applicability of Environmental Models /Alvar O. Elbing // Contemporary Management/J. W. McGuire, en. – Englewood Cliffs; N. J.: Prentice – Hall, 1974. – р. 283.
3. Мизюк Б.М. Основы стратегического управления: Учебник. / Б.М. Мизюк – Львов: Магнолия 2006, 2009. – 544 с.
4. Андрейченко А.В., Горбаченко С.А., Гринченко Р.В., Карпов В.А., Кучеренко В.Р. Анализ рыночной конъюнктуры. Учебное пособие// А.В. Андрейченко, С.А. Горбаченко, Р.В. Гринченко, В.А. Карпов, В.Р. Кучеренко– Одеса: ОНЭУ, 2014. – 345 с.
5. Химченко А.М. Внешняя и внутренняя среда функционирования корпораций / А.М. Химченко // Научный вестник ЛНТУ Украины. – 2013. - Вып. 23.14- С. 258-264.

Ільченко В.М.,

ст. викладач кафедри підприємництва та

економіки підприємств

Університет митної справи та фінансів

УПРОВАДЖЕННЯ СУЧАСНОГО ІНСТРУМЕНТАРІЮ УПРАВЛІННЯ СТАЛИМ РОЗВИТКОМ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ Й ЛОКАЛЬНОМУ РІВНЯХ

Інструментом провадження державної політики регіонального розвитку виступає Державний фонд регіонального розвитку (ДДФР), який розпочав свою роботу у 2012 р. ДФРР – це бюджетна програма, яка передбачається державним бюджетом. При складанні проекту Державного бюджету України для ДФРР передбачений обсяг не менше 1%

прогнозованого обсягу доходів загального фонду. Слід зазначити як негативну тенденцію те, що у 2014 р. кошти ДФРР хоча і були на початку року передбачені регіонам, все ж не були використані на реалізацію проектів у зв'язку з відсутністю фінансування через секвестр бюджету. З 2015 р. нормативно-правовий супровід ДФРР здійснює Мінрегіон, а з 2016 р. є ще й головним розпорядником коштів по зазначеній бюджетній програмі. Як показує практика, жодного року у зазначеному обсязі кошти регіонам не передбачались.

Все це дало змогу сформувати нову нормативну базу відбору для реалізації проектів:

- постанови Кабінету Міністрів України від 18.03.2015 р. № 195 «Питання використання у 2015 році коштів державного фонду регіонального розвитку» та 196 «Деякі питання державного фонду регіонального розвитку» (зі змінами);

- наказ Мінрегіону – № 74 від 14.04.2015 р. «Про затвердження примірного Положення про регіональну комісію з оцінки та проведення попереднього конкурсного відбору інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, що можуть реалізовуватися за рахунок коштів державного фонду регіонального розвитку» (зі змінами);

- наказ Мінрегіону від 24.04.2015 р. № 80 «Питання підготовки, оцінки та відбору інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, що можуть реалізовуватися за рахунок коштів державного фонду регіонального розвитку» (зі змінами).

Важливим є розподіл Коштів ДФРР між регіонами за пропорцією, визначеною 24-1 статтею Бюджетного Кодексу України з дотриманням таких критеріїв розподілу між Автономною Республікою Крим, областями та містами Києвом і Севастополем:

- 80% коштів – відповідно до чисельності населення, яке проживає у відповідному регіоні;

- 20% коштів – з урахуванням рівня соціально-економічного розвитку регіонів відповідно до показника валового регіонального продукту в розрахунку на одну особу (для регіонів, у яких цей показник менше 75% середнього показника по Україні). Таким чином 4/5 обсягу ДФРР діляться між регіонами пропорційно до чисельності їх населення, а ще 1/5 розподіляється між тими регіонами, що мають ВРП, менший за 75% середнього показника по Україні – також пропорційно до чисельності населення таких регіонів.

Отже, основні принципи фінансування регіональних проектів визначено вказаною вище нормативною базою. Так, зокрема, постановою Кабінету Міністрів України № 196

від 18.03.2016 р. затверджено Порядок підготовки, оцінки та відбору інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, що можуть реалізовуватися за рахунок коштів ДФРР та Порядок використання коштів ДФРР.

Відповідно до Порядку підготовки, оцінки та відбору інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, що можуть реалізовуватися за рахунок коштів ДФРР, інвестиційні програми і проекти повинні відповідати одній з таких умов:

- відповідність пріоритетам, визначеним у Державній стратегії регіонального розвитку, стратегіях розвитку регіонів та у планах заходах з їх реалізації;
- впровадження інвестиційних програм і проектів як проектів співробітництва територіальних громад;
- підтримка добровільно об'єднаних територіальних громад.

Тобто, проект має бути розроблений на виконання плану заходів з реалізації регіональної стратегії розвитку, бути розробленим і реалізованим об'єднаною територіальною громадою або передбачати співробітництво об'єднаних територіальних громад. Лише відповідність одній із цих умов дає проекту підставу приймати участь у конкурсному відборі. Заявниками проектів можуть бути місцеві і центральні органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування (власники державних та комунальних об'єктів).

У 2015 р. за підтримки проекту ЄС «Підтримка політики регіонального розвитку України» було започатковано демократичні новації щодо створення он-лайн платформи, на якій, відповідно до наказу Мінрегіону №80 від 24.04.2015 р. «Питання підготовки, оцінки та відбору інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, що можуть реалізовуватися за рахунок коштів державного фонду регіонального розвитку», розміщуються всі проекти, що подаються заявниками до участі у конкурсному відборі.

Відповідно до зазначеного наказу Мінрегіону, члени конкурсної комісії можуть оцінювати як певну кількість проектів, рівномірно розподілену між ними, так і усі подані заявниками проекти. Переможцями конкурсного відбору стають ті проекти, які мають найбільший рейтинговий бал та набрали не менше 30% максимально можливої кількості балів. Проекти-переможці конкурсного відбору за рахунок коштів ДФРР попередніх років, термін реалізації яких був визначений заявниками від двох до трьох років, автоматично включаються регіональними комісіями до переліку на наступні роки без додаткового оцінювання з обсягом коштів ДФРР, визначених за роками відповідними заявниками.

Важливим є те, що саме регіональні комісії подають переліки проектів для подальшого їх розгляду на Міжвідомчій комісії. Міжвідомча комісія приймає рішення щодо відповідності поданих проектів вимогам законодавства, після чого перелік в установленому порядку затверджує Кабінет Міністрів України.

Передбачена процедура відбору проектів працює лише другий рік і механізм її функціонування відпрацьований недостатньо. Від того, наскільки активно працюватиме місцеве самоврядування з підготовкою таких проектів та з їх погодженням і проходженням через обласні комісії, залежить термін їх виконання. Тому об'єднані територіальні громади мають активніше пропонувати на розгляд облдержадміністраціям та подавати на затвердження Міжвідомчій комісії при Мінрегіон проекти та програми, які можуть фінансуватися за кошти Державного фонду регіонального розвитку.

Головною метою управління сталим розвитком на регіональному і локальному рівні має бути: покращення соціального та економічного потенціалу та ефективніше його використання, підвищення рівня та якості життя населення, збільшення рівня обсягу виробництва конкурентоспроможної продукції, відтворення трудових ресурсів, а також створення нових робочих місць, що сприятимуть кращому працевлаштуванню населення та зменшенню рівня безробіття; раціональне використання природних ресурсів, створення умов для їх відновлення; підвищення рівня забезпеченості житлом, гарантованого забезпечення житлом соціально незахищених громадян; покращення екологічного стану населених пунктів та створення безпечних умов для життя і здоров'я населення.

Виходячи з цієї мети, діяльність органів державної влади та місцевого самоврядування має бути спрямована на реалізацію таких цілей:

1. Розвиток соціальної сфери. Це розвиток культурної та освітньої сфер, здійснення заходів щодо переоснащення або покращення спортивної бази навчальних закладів, покращення та збільшення соціальних гарантій населення.
2. Якісне надання послуг населенню, тобто покращення сфери комунальних послуг, медичного обслуговування та ін.
3. Забезпечення економічного зростання. Це впровадження нових технологій у виробництві, створення кращих умов для підприємницької діяльності, підвищення ефективності використання бюджетних коштів, ефективне використання електроенергії,

забезпечення зайнятості працездатного населення, формування сучасної туристичної інфраструктури.

Здійснення поставлених цілей можливе за рахунок тісної співпраці державних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, громадських організацій та установ різних форм власності.

Підвищення ефективності управління ресурсами регіонів повинне передусім забезпечити приведення наявних управлінських форм і методів у відповідність з потребами стратегій сталого розвитку. Воно має передбачати використання тих економічних, правових і адміністративних важелів та формуватися з урахуванням принципів ефективності, прозорості, відкритості, законності та ін. Належне й раціональне управління ресурсами ставить перед органами управління відповідні завдання у відношенні цільового, ощадливого й ефективного їх використання.

Саме фінансова політика є основною формою регулювання соціо-еколого-економічних процесів як частина економічної політики. Фінансова політика – це комплекс дій і заходів, що здійснюються державою в межах наданих їй функцій та повноважень у сфері фінансової діяльності суб'єктів господарювання та фінансових інституцій громадян і безпосередньо держави з метою вирішення певних завдань і досягнення поставлених цілей.

Специфікою фінансової політики сталого розвитку регіонів є те, що: інвестиції у сталий розвиток нескоро дадуть віддачу. А зараз фінансові ринки все більше зацікавлені в інвестиціях зі швидкою віддачею; розвиток потребує великих інвестицій; розвиток спрямований у майбутнє, а фінансові ринки абсолютно ігнорують майбутнє. Реалізація фінансової політики регіонів здійснюється за допомогою механізму забезпечення сталого розвитку і залежить від інвестиційної політики, яка спрямована на залучення інвестицій з метою розвитку базових інфраструктур як передумови забезпечення сталого розвитку.

Тому для ефективного управління сталим розвитком на регіональному і локальному рівні рекомендовано запровадження дорадчої допомоги з боку наукового середовища в рамках надання платних послуг для об'єднаних територіальних громад з метою: допомоги при створенні стратегій сталого розвитку, орієнтованих на Стратегію сталого розвитку «Україна-2020» та «Цілі Сталого Розвитку: Україна»; допомоги при формуванні інвестиційних паспортів районів шляхом популяризації відповідної

інформації та надання інформаційної підтримки інвесторам; участі у розробці інвестиційних програм і проектів регіонального розвитку, які можуть реалізуватися за кошти ДФРР; забезпечення доступу до науково-технічної інформації шляхом проведення круглих столів, семінарів, конференцій; допомоги для запровадження екологічно чистих технологій шляхом використання альтернативних джерел енергії (див.рис.1).



Рис.1. Інструментарій реалізації Державної стратегії регіонального розвитку (розроблено автором)

Надання дорадчої допомоги має стати дієвим інструментом у формуванні механізму сталого розвитку регіонів, як на регіональному, так і на локальному рівнях.

Якісні проекти пропонуються, проте їх небагато. Основною задачею на сьогодні є створення сприятливих умов для переходу проектів, що передбачають виключно будівельні роботи, так званих «твердих» проектів, до проектів «м'яких», розвиткових, не спрямованих виключно на будівництво. Кінцевою метою таких проектів майбутнього буде їх спроможність не просто покращувати якість надання тих чи інших соціальних

послуг, а переводити їх на якісно інший рівень, не лише економити видатки з місцевих бюджетів на утримання існуючої інфраструктури, а й збільшувати надходження до таких бюджетів, збільшувати податки, створювати нові робочі місця – не у соціальній сфері, а у бізнесі, виробництві, сфері послуг.

Список літературних джерел

1. Ільченко В.М. Аналіз стратегій економічного розвитку та програм регіонів України на період до 2020 року / В.М. Ільченко, М.С. Коновалов, П.С. Коновалова // Вісник Житомирського державного технологічного університету: науковий журнал. Серія: Економічні науки. – Житомир: ЖДТУ, 2015. – №4(74). – С. 125-129.
2. Ільченко В.М. Збалансованість вимірів сталого розвитку на регіональному рівні / Л.В. Громоздова, В.М. Ільченко // Київ: КНЕУ, 2017. – №40 (74). – С. 5-14.
3. Ільченко В.М. Стратегічний аспект механізму сталого розвитку регіону / В.М. Ільченко // Сучасні механізми забезпечення соціально-економічної безпеки на макро- та макrorівнях: зб. матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції. – Дніпро: УМСФ, 2017. – С. 158-161.

Котенок Д.М.,

к.е.н., доцент кафедри макроекономіки та

державного управління

ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

ФОРМУВАННЯ БРЕНДУ ТЕРИТОРІЇ

Стрімкий розвиток інформаційних технологій на тлі глобалізаційних трансформацій перевели конкуренцію з міждержавного та міжнаціонального рівнів на міжтериторіальний. Територіальні утворення національної економіки знаходяться в конкурентній системі координат відносно залучення ресурсів, передусім таких, як іноземні та національні інвестиції, владні преференції, кваліфікована робоча сила. За таких умов особливого значення набуває територіальне позиціонування, яке визначає основні цінності та пріоритети, що вирізняють територію, окреслює конкурентні переваги, і, у підсумку, трансформується у бренд території. Це розуміння відносно недавно

увійшло у вітчизняну науку і практику, а з розвитком місцевого самоуправління набуло особливої актуальності.

Сучасні концепції брендингу територій знайшли своє відображення в результатах досліджень зарубіжних авторів, таких, як-то: Саймон Анхольт і Роберт Говерс, Елі Аврахам і Еван Кеттер, Еван Поттер і Кейт Динн, які вивели на новий рівень розуміння концепцію бренд-лідерства, сформовану свого часу Девідом Аакером. Активно включились у формування методології брендингу вітчизняні науковці й автори з близького зарубіжжя: Біловодська О.А., Логунцова І.В., Пашкус В.Ю. і Пашкус Н.А., Приварникова І.Ю., Смирнова Т.А. й Телетов О.С., Шалигіна Н.П. та ін.

Варто зазначити, що історично бренд виник і розвивався в галузі мас-маркетингу вже здавна, проте процеси формування товарного та територіального бренду не є цілком тотожними. Основні відмінності полягають у тому, що бренд території актуалізується пізніше, ніж територія з'являється на політичній мапі світу [1]. Іншими словами, спочатку територія набуває просторової (паспорт території) та динамічної (імідж, репутація) визначеності і лише потім формується бренд. Таким чином, бренди міст є складовим бренду області і регіону, країни. Визнання успішності навіть найменшого міста залежить від визнання успіху регіону, країни в цілому, і навпаки.

Для формування територіального бренду важливе розуміння того, що бренд – це система цінностей і колективних явлень про територію, які роблять її привабливою для зовнішніх акторів. Провідна функція бренду – формування узагальненого, всіма прийнятого простору. Цей образ має бути позитивним та зрозумілим, легким до сприйняття.

Використання положень концепцій брендингу території в процесі формування сучасної економічної політики вважається одним з інструментів антикризової політики. Так, в довгостроковому періоді успішний бренд міста сприяє забезпеченню та підтримці конкурентоздатності території, концентрації необхідних для її збалансованого та сталого розвитку ресурсів [2, с.3]. Бренд міста водночас є похідним та визначальним щодо вектору стратегічного розвитку території. Успішний бренд міста здатний забезпечити формування додаткових як зовнішніх, так і внутрішніх можливостей. З боку зовнішніх можливостей, він впливає на залучення зовнішніх інвестицій, формування партнерських відносин, нарощування економічного потенціалу, зміцнення конкурентних переваг. З боку внутрішніх можливостей успішний бренд є одним з основних елементів формування

соціальної стабільності. Завдяки синергетичній реалізації внутрішніх та зовнішніх можливостей забезпечується поліпшення якості життя містян.

Сучасні виклики до розбудови вітчизняної системи муніципального управління актуалізують потребу належного кадрового забезпечення процесів публічного управління. Зважаючи на цю обставину, нам уявляється, що компетенційна модель фахівця в галузі публічного управління є неповною без чіткого уявлення про внесок бренду міста в так звані невідчутні активи і конкурентоспроможність країни. Комплекс дисциплін, які викладаються студентам спеціальності «Публічне управління та адміністрування» («Оцінка економічного потенціалу міста», «Стратегічне планування розвитку міста», розробник – автор) спрямовані на формування у студентів розуміння змісту економіки міста, знання аналітичного інструментарію оцінювання структури потенціалу міста, вміння розробляти складові елементи стратегії розвитку міста. Досвід показує, що практична апробація набутих знань при виконанні аналітично-дослідницької роботи на прикладі конкретного міста забезпечує отримання студентами якісних результатів навчання. Важливо, що завершальним етапом зазначеної роботи є представлення студентами свого бачення бренду міста, яке є своєрідною квінтесенцією результатів проведених досліджень. Таким чином, на основі вивчення сутності, змісту та структури бренду міста посилюється науково-практична компонента у процесі підготовки майбутніх фахівців з публічного управління.

Отже, проблеми ефективного налагодження процесів формування брендів територій набувають системного характеру і потребують міждисциплінарних підходів до розв'язання в багатьох взаємопов'язаних сферах суспільства: економіці, публічному управлінні, освіті.

Список літературних джерел

1.Логунцова И.В. Теоретические обоснования создания сильных брендов современных территорий // Государственное управление. Электронный вестник (Электронный журнал). — 2012. — № 33.

2.Пашкус В.Ю., Пашкус Н.А., Пашкус М.В. Оценка бренда города: методики и перспективы // Региональная экономика : теория и практика. – 2015. – № 38. – с.2-12.

Мандюк Н. Л.,

к.е.н., доцент кафедри туризму

Львівський національний університет ім.

І. Франка

ВИКОРИСТАННЯ МАРКЕТИНГОВИХ ІНСТРУМЕНТІВ У РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

В сучасних умовах у процесі управління розвитком туристичних центрів все більшого значення набуває використання маркетингових інструментів. При цьому важливо керуватися маркетинговими підходами та принципами. Таким чином ми підходимо до територіального маркетингу.

Територіальний маркетинг дозволяє використовувати технології маркетингу для розвитку територій в інтересах фізичних та юридичних осіб. Він пов'язаний із забезпеченням інтересів території (в тому числі міст) в цілому і реалізується відповідними службами органів державного управління і місцевого самоврядування. Тільки вони мають владні повноваження, представляють всі групи населення і всі сектори економіки території тієї чи іншої території.

Територіальний маркетинг концептуально подібний фірмовому. Спочатку вивчається ринок і тільки потім на цій основі розробляються відповідні плани з метою ринкової адаптації та максимізації прибутку. Разом з тим, територіальний маркетинг має методологічні і методичні особливості у порівнянні з фірмовим маркетингом. Вони пов'язані з відмінностями, властивими макро- і мезоекономічним системам, у порівнянні з мікроекономічною системою і специфікою діяльності органів державного управління та місцевого самоврядування у порівнянні з підприємницькими структурами [4, с.84]. До таких відмінностей належать:

- пріоритетними є соціальні та політичні цілі, і тільки потім враховується економічний ефект, домінує соціальна складова маркетингу;
- владні послуги, зазвичай, оцінюються після споживання; крім того, внаслідок відсутності об'єктивних соціальних критеріїв ця оцінка ускладнена;
- нерідко владні послуги залишаються невидимими для споживачів, хоча вони ними і користуються;

- ціни на владні послуги формуються не співвідношенням попиту і пропозиції, а як наслідок державного та регіонального управління;
- на зміст та обсяг державних і муніципальних послуг впливають політичні чинники;
- органи державного управління та місцевого самоврядування слабо приймають інновації, їм притаманна наявність бюрократичних процедур, значний вплив мають політичні та корпоративні інтереси.

Використовуючи маркетинг в управлінні економічним розвитком, органи виконавчої влади вступають в специфічні відносини з підприємствами, організаціями, громадянами. Ці відносини пов'язані, передусім, з питаннями формування загальних сприятливих умов для підприємницької діяльності, умовами життя, регулювання ділової активності і багатьма іншими на цій території. Таким чином, розробка стратегічних і тактичних цілей територіального маркетингу на відміну від фірмового спрямована на створення сприятливих умов для підприємств, секторів, комплексів, що мають найкращі перспективи економічного зростання [1, с.152].

На відміну від фірмового маркетингу, територіальний маркетинг, який будуть проводити органи влади, повинен забезпечити узгодження інтересів і цілей економічних систем трьох рівнів: інтересів підприємств і інтересів місцевої громади; інтересів підприємств і національних інтересів; інтересів місцевої громади та національних інтересів.

Відповідно маркетингове управління туристичним розвитком міста повинне спиратися на його наявний туристично-рекреаційний потенціал, специфіку туристичного ринку, споживчі потреби, інтереси громадськості, бізнесових структур та інших зацікавлених сторін.

Діяльність з територіального маркетингу є необхідним і ефективним інструментом впливу на економічний розвиток туристичних центрів. Для його становлення, розвитку і ефективного використання необхідні: кваліфіковані управлінські кадри, формування маркетингової системи, система підготовки маркетологів, методичне забезпечення з виконання маркетингових функцій та реалізації маркетингових технологій на рівні цієї території.

Таким чином, у процесі маркетингового управління розвитком туристичного центру необхідно звернути увагу на такі складові маркетингової політики:

перша складова – структурна політика, яка повинна включати формування раціональної, обґрунтованої на основі попередньо проведених маркетингових досліджень туристично-рекреаційних можливостей та туристичного попиту функціональної структури туристично-рекреаційної системи міста;

друга складова – продуктова політика, зміст якої полягає в розробленні та розвитку різних видів туристичного продукту міста та відповідних маркетингових стратегій;

третья складова – політика сприяння формуванню каналів розподілу суб'єктів туристично-рекреаційної діяльності. Відповідно така політика повинна полягати у забезпеченні легкого доступу до ділової інформації, зокрема щодо можливостей організації збуту, сприянні укладанню угод із суб'єктами діяльності інших туристичних територій, у тому числі сприянні у транскордонній співпраці.

четверта складова – фіскальна політика, суть якої необхідно звести до податкової лібералізації, створення пільгових умов ведення туристичного бізнесу, надання податкових кредитів та канікул. Особливу увагу в даному випадку необхідно звернути на систему регулювання цін. Зазначимо, що таке регулювання повинно бути зведене до мінімуму та відбуватися природно під дією ринкових факторів.

п'ята складова – інвестиційна політика (особливо важливий напрям діяльності органів місцевого управління). Необхідними кроками в даному напрямі повинні стати заходи зі створення прозорих умов інвестування, сприяння інформаційному забезпеченню потенційних інвесторів та суб'єктів інвестування, забезпечення вільного та легкого доступу до такої інформації.

шоста складова – політика просування, яка повинна спиратися на реальні переваги туристичного продукту міста і включати широкий спектр заходів (реклама, PR-заходи, організація локальних туристичних виставок та допомога підприємствам туристичної сфери в участі у національних і міжнародних виставках тощо), сприяти формуванню позитивного іміджу міста, як туристичного центру та позиціонуванню.

Важливим моментом в процесі формування та реалізації маркетингової політики є оптимальне поєднання соціальних потреб населення в оздоровленні та відпочинку із економічною вигодою. З метою забезпечення сталого розвитку туристичних центрів необхідно не лише здійснювати максимальну розбудову інфраструктури міста для задоволення споживчих потреб. Проведення такої діяльності повинне ґрунтуватися на принципах зрівноваженості моделей виробництва й споживання; взаємопов'язаності

туристичного, суспільно-економічного розвитку і збереження середовища; участі зацікавлених місцевих жителів у розвитку міста.

Список літературних джерел

1. Борушак М. Проблеми формування стратегії розвитку туристичних регіонів. Монографія / Борушак М. – Львів : Ін-т регіональних досліджень НАН України, 2006. – 288 с.
2. Котлер Ф. Маркетинг мест / Ф. Котлер, К. Асплунд, И. Рейн, Д. Хайдер: Пер. с англ. – СПб, 2005. – 376с.
3. Мандюк Н. Л. Застосування інструментів маркетингового управління в процесі розвитку регіональних рекреаційних систем / Н. Л. Мандюк // Електронний фаховий журнал. «Економіка. Управління. Інновації» Житомирського державного університету імені Івана Франка. – 2011. – №2 - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/eui_2011_2_31
4. Окландер М. А. Проблеми формування маркетингової системи країни / Окландер М. А. – К. : Наукова думка, 2002. – 168 с.
5. Черчик Л. М. Маркетинг рекреаційних територій: теорія, методологія, практика / Черчик Л. М. – Луцьк : ЛДТУ, 2006. – 136 с.

Музиченко-Козловська О.В.,

к.е.н., доцент кафедри економіки

підприємства та інвестицій

Національний університет “Львівська політехніка”

ВИЗНАЧЕННЯ ФУНКЦІЙ ТУРИЗМУ В ПРОСТОРОВІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСТ

Процес урбанізації у сучасному світі має значний вплив на глобальну економіку. Глобалізаційні процеси не минули і туристичну діяльність. Завдяки розвитку транспорту та комунікаційних технологій, туристична діяльність поширюється на усю планету, впливаючи на просторову організацію територій, у тому числі великих міст. Важливе місце в науковому дослідженні туризму займає аналіз ролі туристичної функції в суспільно-економічному розвитку різних населених пунктів.

Дослідженням проблем щодо просторової економіки присвячено багато праць вчених та практиків. Серед сучасних дослідників теорії просторової організації соціально-

економічних систем: П.Т. Бубенко [1], М.П. Мальська [2], С.П. Сонько [3], Л.Г. Чернюк [4], Шевчук Л.Т. [5] тощо. Однак основними темами теперішніх наукових напрацювань залишається переосмислення та систематизація наявних теорій регіонального розвитку, а принципово нових концепцій просторової організації господарства чи окремих галузей, зокрема туристичної діяльності, досі не розроблено.

Простір є одним з об'єктів наукового пізнання під час дослідження розвитку туризму та його впливу на соціально-економічні системи, зокрема на функціонування міст. Завдяки розвитку транспорту і, як наслідок, зменшенню транспортних витрат, національні підприємства переросли у транснаціональні компанії, діяльність яких відбувається безпосередньо у містах.

У пошуках нових ідей для бізнесу та поширення підприємницької діяльності на більші території актуальною стає потреба зміни організаційної структури підприємств. У теперішніх умовах господарювання, коли на зміну постіндустріальному шляху розвитку прийшла інформаційна ера, створюється новий порядок соціально-економічних відносин, який назвали “нова економіка”.

В умовах “нової економіки” успішно формується туристичний простір як частина географічного та економічного простору, в межах якого здійснюється туристична діяльність. Такий туристичний простір є функціонально окремим підпростором географічного і суспільного простору, є витвором людини, яка використовує географічне середовище для туризму, а мотивацією її виникнення і розвитку є потреба у відпочинку, пізнанні і отриманні нових вражень.

Використання простору у туристичній діяльності відбувається багатоаспектно, що може спричиняти незручності чи перешкоди для інших видів господарювання чи довкілля у межах цієї місцевості. Важливе місце в науковому дослідженні туризму займає аналіз ролі туристичної функції в суспільно-економічному розвитку населених пунктів. Під туристичною функцією розуміють будь-яку суспільно-економічну діяльність в населеному пункті, спрямовану на обслуговування туристів та задоволення певних туристичних потреб. Розвиток в'їзного туризму стає причиною для активізації сфери надання послуг. Чим більший туристичний рух, тим істотнішу роль відіграє туризм у господарській системі конкретної місцевості, і тим сильніше розвивається її туристична функція. Чим туристична функція є краще розвиненою, тим більшу конкуренцію складає вона стосовно інших суспільно-економічних функцій місцевості і тим вищу позицію займає в її

функціональній структурі. Щодо інших суспільно-економічних функцій, то туризм може виконувати головну, рівноправну, доповнюючу чи додаткову функцію.

Функція туризму – це вплив туристичної діяльності на мешканців, туристів чи бізнес в межах певної території.

Основними функціями туризму є:

- відпочинок, рекреація (задоволення потреб у відновленні фізичних та психічних сил людини);
- оздоровлення, санаторно-курортне лікування (покращення стану здоров'я у результаті туристичних поїздок);
- пізнання, навчання, ділові зустрічі під час туристичних поїздок;
- виховання (формування та розвиток особистості (туриста) під час туристичної поїздки);
- розвиток економіки як чинника впливу на господарство туристичної території;
- охорона довкілля (збереження об'єктів природної спадщини для розвитку туризму та формування екологічної свідомості серед туристів);
- політична функція (формування позитивного іміджу країни на міжнародній арені);
- містоутворююча (туристична урбанізація і розвиток населених пунктів, де функціонує туризм);
- етнічна функція (відвідування країн своїх предків).

Процеси туристичної урбанізації, які відбуваються у різноманітних населених пунктах, відбуваються в кількох сферах: просторовій, економічній, демографічній та культурній. Ці площини тісно взаємодіють і залежать одна від одної. Туристична урбанізація сіл і селищ відбувається по-різному, і залежить від багатьох внутрішніх і зовнішніх чинників, перш за все, від інтенсивності туристичного руху, а також періоду виконання ними функції відпочинку. Туристична урбанізація, переважно, стосується туристично привабливих територій. Урбанізація як наслідок туристичної діяльності чітко проявляється в межах приморських та гірських територій, а також в історичних містах. Туризм функціонує в таких місцевостях як один з основних факторів розвитку міста, і виступає містоутворюючим сектором економіки. Містоутворюючі – це сектори, продукція і послуги яких здатні залучати до міста грошові потоки, що відповідають потокам товарів

та послуг. Ці сектори здатні вивозити товари та послуги за межі міста, у тому числі за кордон, чи приваблювати туристів туди, де вони розвиваються.

Якщо в місті розвивається переважно один сектор, його вважають монофункціональним. За таким підходом побудували, наприклад, м. Кривий ріг (металургія). В Україні туристична сфера економіки є визначальною у містах: Ялті, Алушті, Хмільнику, Трускавці тощо. Таким містам притаманна специфічна просторова система організації (структура), яка впливає на структуру населення. Така просторова організація спричинена розвитком туристичної індустрії як основної господарської діяльності регіону. Туристична функція проявляється також у великих містах, так званих метрополіях. Однак, мегаполіси належать до поліфункціональних міст, де успішно розвиваються різноманітні сектори економіки завдяки наявній інфраструктурі.

Функціональними частинами туристичного простору є туристичні центри, вузли, регіони, ареали (зони) та туристично-територіальні системи тощо.

Для аналізу просторової організації туризму в багатфункціональних містах (таких, де туризм не виконує містоутворюючої функції) використовують концепцію району туристичної активності, за якою у великих містах лише центр приваблює велику кількість туристів, адже там зосереджена основна частина туристичних ресурсів, наприклад, м. Львів, центральна частина якого віднесена до світової спадщини ЮНЕСКО.

Чинниками, які впливають на туристичну привабливість окремих частин міст (центрів туристичної активності) є зосереджені в центрі міста туристичні об'єкти (пам'ятки архітектури, історії чи культури, різні туристичні заходи (фестивалі, змагання тощо) міста; активна адміністративна та ділова діяльність.

Причиною зосередження туристів у межах таких місць є хороша доступність до центру міста і наявність пішохідних зон чи велосипедних доріжок.

Предметом наукового аналізу є відносини між різними функціональними районами, їхні зв'язки, залежності і трансформації, а також спосіб формування туристичної привабливості та організація туристичного руху в територіальних межах міста, а також сталий розвиток туризму.

У теперішньому глобалізованому світі, де ринки перестали бути національними, постала гостра проблема використання спільного простору різними державами. Економіка перестала бути прив'язаною до окремої географічної території, а охоплює загальнопланетарний простір. Глобалізація та пов'язана з нею регіоналізація істотно

впливають на використання простору та розвиток сучасних соціально-економічних систем. Формуються нові просторові об'єднання, наділені новими функціями та можливостями. У межах міст функціонують територіально-виробничі комплекси, а у туристичній галузі – туристично-рекреаційні, які є попередниками туристично-рекреаційних кластерів, що дуже популярні сьогодні. Об'єднання підприємств у туристичний кластер дасть змогу повною мірою використовувати потенціал та можливості розвитку регіону як просторової системи, враховуючи специфіку туристичної індустрії. Основною ознакою формування об'єднання на основі туристичного підприємства є територіальна обмеженість (приналежність), адже основним, визначальним фактором виробництва у туризмі є природні та історико-культурні ресурси, які зосереджені в межах конкретної місцевості.

Отже, роль туристичної діяльності у просторовій організації соціально-економічних систем регіону, зокрема міст, полягає у такому:

- виступає як містоутворююча галузь (туристична урбанізація і розвиток населених пунктів, де функціонує туризм);
- впливає на просторову організацію соціально-економічних систем (формування туристичних центрів, вузлів, ареалів (зон) та туристично-територіальних систем тощо);
- стимулює економіку регіону (сприяє розвитку транспорту, будівництва, торгівлі, громадського харчування, сільського господарства, житлово-комунального господарства, культури, мистецтва, спорту тощо).

Список літературних джерел

1. Бубенко П.Т. Інституційна динаміка просторової організації економічного розвитку: монографія / П.Т. Бубенко. – Харків: ХНАМГ, 2008. – 295 с.
2. Мальська М.П. Просторові системи послуг (теорія, методологія, практика): монографія / М.П. Мальська: – К.: Знання, 2009. – 363 с.
3. Сонько С.П. Просторовий розвиток соціо-природних систем: шлях до нової парадигми: монографія / С.П. Сонько. – К.: Ніка Центр, 2003. – 287 с.
4. Чернюк Л.Г. Регіонально-просторові економічні системи України: методологія і сучасна практика формування: монографія / [Л.Г. Чернюк, М.І. Фащевський, Т.В. Пепа, Т.М. Качала та ін.]; РВПС України НАН України; Міністерство освіти і науки України,

Черкаський державний технологічний університет. – К.: РВПС України НАН України, Черкаси: ЧДТУ, 2011. – 423 с.

5. Просторовий розвиток регіону: соціально-економічні можливості, ризики і перспективи: монографія / за ред. д.е.н., проф. Шевчук Л.Т. НАН України, Інститут регіональних досліджень. – Львів: Ін-т регіон. дослідж., 2011. – 256 с. – (Сер. “Проблеми регіонального розвитку”).

Наконечна К.В.,

к.е.н., доцент

Гайдученко Т.В.,

студентка

Національний університет

біоресурсів і природокористування України

УРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В УКРАЇНІ

Вплив глобалізації на показники урбанізації обумовлює надзвичайно важлива відмінність між нинішніми тенденціями і тенденціями минулого. Міста отримують 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 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.

В Україні спостерігається стала тенденція до зростання частки міського населення. У 1965 р. показник урбанізації України перетнув межу 50 %. Це сталося значно раніше, ніж загалом у світі. У світовому вимірі урбанізація подолати 50 % рубікон у 2007 р. Проте зростання кількості міського населення в Україні 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 у 2050 р. частка міського населення України сягне 79,0 %, а в Європі – 82,0 %.

До визначальних тенденцій урбанізації відноситься затихання темпів приросту міського населення. 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 XX ст.). У наступні десятиліття ці темпи планомірно знижувалися як об'єктивне явище на тлі збільшення масштабів урбанізації.

Урбанізаційні процеси чутливі до економічних шоків. Так, світова економічна криза 1997-1998 рр. призвела до значного безробіття в багатьох країнах світу, особливо в містах, що негативно відобразилося на темпах приросту міського населення. В Україні в цей період відбулася масштабна хвиля еміграції, що розпочалася в 90-х роках XX ст. Це поглибило демографічну кризу і відобразилося у скороченні кількості населення країни загалом та кількості міського населення зокрема.

У більшості високорозвинутих країн у містах проживає 75—80% населення. Однак уявлення про те, який населений пункт треба вважати містом, у різних країнах мають значні відмінності.

Для сучасного етапу урбанізації в усьому світі характерний ріст і збільшення числа великих міст (понад 100 тис. осіб), що виконують різні функції (економічні, адміністративні, науково-освітні). Значно зросла кількість міст-мільйонерів. 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, а саме:

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

2. 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.

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

Список літературних джерел

1. Cohen B. Urbanization in developing countries: Current trends, future projections, and key challenges for sustainability. – Technology in society, 28.1.– 2006, P. 63-80.
2. Andersen, N. The urban community: a world perspective. Routledge, 2013.
3. Edensor T., Mark J., eds. Urban theory beyond the West: a world of cities. Routledge, 2012.
4. К.В. Наконечна, В.В. Листопад. Розвиток урбанізаційних процесів в регіонах України. – ДВНЗ «Київський національний університет імені Вадима Гетьмана». – Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції «Регіональний розвиток України: проблеми та перспективи», КНЕУ, квітень 2017 р. – С.122-127.

Руденко А.Ф.,

магістрантка філософського факультету,

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ФЕНОМЕН «ЛЮБОВІ ДО МІСТА» ЯК РУШІЙ ГРОМАДСЬКОЇ ВЗАЄМОДІЇ

Місто – це унікальне середовище, яке здатне змінюватися, насамперед, завдяки зусиллям його жителів. Використовуючи інструменти локальної демократії та тактичного урбанізму, громадські активісти не бояться брати відповідальність за спільний простір, заручаються широкою підтримкою громадськості, працюють над налагодженням взаємодії з владою та місцевим бізнесом.

Мета тез – в контексті формування громадської взаємодії розкрити зміст феномену «любові до міста» як дбайливого ставлення до нього.

Місто – не просто фізичне явище, це особлива якість життя, особливе усвідомлення себе та інших у певному окресленому просторі. Будучи місцем тісного спілкування, спільної справи, місто спонукає до солідарності у стосунках, до поваги [3].

Говорячи про любов до міста, треба згадати концепцію «права на місто» французького соціолога та географа Анрі Лефевру, який вважав, що право на місто – це найвища форма людських прав в урбанізовану епоху, право на свободу, право на індивідуалізацію в соціалізації, і право населяти. Це право на творення міської повсякденності і міського простору, право на участь в розвитку міста і апропріацію міського простору для колективних потреб. У його трактуванні два основні виміри права на місто – це право на участь і право на апропріацію міського простору [2].

Любити місто, в якому живеш, працюєш – це, насамперед, вміння брати відповідальність за нього. У нашому розумінні любов до міста передбачає:

- пишатися містом. Місто має давати привід пишатися ним, як жителям, так і гостям. Пишатися унікальними будівлями і монументами, парками і просторами, а найголовніше – людьми, що живуть або жили тут. Гордість за своє місто викликає цікавість і, як наслідок, збільшується потік туристів. Адже хороше не те місто, де багато пам'яток, а те, в якому просто приємно знаходитися. Зрештою – з прибутком для готелів, кафе, магазинів;

- виховувати любов до міста. Часто, навіть, приїжджі, в силу тих чи інших обставин, знають про нього значно більше, ніж корінні мешканці. Пов'язано це в першу чергу з тим, що для гостей міста воно є чимось загадковим і цікавим, якимось об'єктом, який пізнаєш. Для тих же, хто народився в цьому місті воно дуже часто є просто місцем проживання, до якого звик з дитинства. Любов до міста, в якому живеш, треба виховувати з дитинства, в школі. Треба показувати дитині, що рідне місто славиться своєю історією, традиціями, пам'ятками, кращими людьми;

- змінювати місто. Любов до міста повинна бути спрямована на творення. Завдяки зусиллю безлічі людей, маленьким крокам кожного можна зробити своє місто найяскравішим, чистим і красивим.

Наприклад, у Івано-Франківську в рамках ініціативи «Тепле місто» ведеться діяльність у напрямі міфологізації міста (тобто, створення зразку ідеального міста на прикладі однієї вулиці); конструювання естетичних зовнішніх вивісок; перепроєктування всіх шляхів із пріоритетністю: пішохід – велосипедист – громадський транспорт – автомобілі. Учасники проекту не ставлять собі туристичний потік як пріоритет, головне для них – створення комфорту для мешканців міста. Таким чином, в основі концепції лежить ідея надання городянам відчуття гордості за місто, розвиваючи суспільство через середовище [1, с. 89-90].

Існування комфортних публічних просторів для розвинених міст світу сьогодні є нормою. Це стало можливо завдяки діяльності городян, які боролися за своє право на місто. Яскравими прикладами сучасних публічних просторів в Україні, які з'явилися саме завдяки громадської взаємодії, є парк «Наталка» в Києві, набережна «Циганка» в Тернополі, «Сквер Гідності» у Львові. Ці простори – приклади урбаністичної ініціативи «знизу», яка отримала подальший розвиток у співпраці з місцевим бізнесом та владою.

Важливим проявом любові до міста – є уважність до його життя. Далеко не всі проблеми міста жителі можуть вирішити самотужки, особливо це стосується інфраструктурних питань.

Для того, щоб акцентувати увагу суспільства та влади на значних міських недоліках, художники з усього світу створюють приголомшливий стрит-арт, який гармонійно інтегрується в урбаністичний простір і підкреслює явні недоліки міської інфраструктури. Прикладом таких ініціатив в Україні є громадська організація «Дивовижні», діяльність якої здебільшого спрямована на благоустрій навколишньої території: прибирання сміття, покращення стану ліфтів, розфарбовування лавиць, які перетворюються на справжні арт-об'єкти.

Отже, любов до міста та вміння брати відповідальність за нього відіграють значну роль у формуванні громадської взаємодії і є рушійною зміною міського середовища.

Список літературних джерел

1. Локтіонова Д. А. Місто та міський простір: реалії та перспективи (вітчизняний досвід) / Д. А. Локтіонова // Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства. – 2014. – Вип. 20. – С. 86-91.

2. Козлова І. Право на місто у сучасних українських реаліях: актори та шляхи реалізації (приклад Львова) [Електронний ресурс] / І. Козлова // Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства. – 2016. – Режим доступу: <http://er.ucu.edu.ua/bitstream/handle/1/1032/%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE%20%D0%BD%D0%B0%20%D0%BC%D1%96%D1%81%D1%82%D0%BE.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

3. Сидоренко І. Г. Місто як соціокультурний простір: якісні ознаки [Електронний ресурс] / І. Г. Сидоренко // Науковий вісник НУБіП України. Серія: Гуманітарні студії. – 2017. – Режим доступу: <http://journals.nubip.edu.ua/index.php/Gumanitarni/article/viewFile/9641/8624>

Науковий керівник: Тукаленко І. А., к.філос.н., доцент
кафедри політології філософського факультету
Київський національний університет імені Тараса Шевченка

Сацький П.В.,
к. іст. н., доцент кафедри політичної історії
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

ТУРИСТИЧНА ПРИВАБЛИВІСТЬ УКРАЇНСЬКИХ МІСТ ТА СІЛ І РЕКЛАМНА СФЕРА. ЧИ ІСНУЄ КОНФЛІКТ ІНТЕРЕСІВ?

На сьогодні реклама є не лише невід'ємною складовою економічного життя, соціальної та інформаційної політики в країні, а також і потужним фактором фінансового забезпечення основ місцевого самоврядування. Збори від реклами є важливою складовою, котра наповнює місцеві бюджети українських міст і сіл. Особливо рекламна сфера є важливою для населених пунктів, котрі містять значні туристичні ресурси й навколо яких формуються перспективні туристичні маршрути. Такі історичні населені місця мають інвестиційні перспективи і, відповідно, економічно перспективні населені пункти є найбільш привабливими для рекламної діяльності.

Проте, у питанні рекламної й туристичної діяльності у історичних населених пунктах постає значний дисонанс інтересів, зокрема, в частині розміщення реклами в історичному ареалі населеного місця. Власне, історичний ареал є тим місцем, котре концентрує пам'ятки й уособлює історію й культурні традиції відповідного населеного пункту й регіону. Тому розміщення зовнішньої реклами у межах історичного ареалу і в композиції із пам'ятками культурної спадщини потребує надійного регулювання як нормативного, так і громадського й професійного моніторингу.

Найбільш актуальною проблема розвитку рекламної галузі в історичних населених місцях є саме у тих населених пунктах, де достатньо розвинута туристична інфраструктура, оскільки постає потреба пошуку балансу інтересів між туристичною і рекламною галуззю, котрі у даному разі є бюджетоутворюючими для населеного пункту.

Рекламна діяльність в Україні регламентується Законом України «Про рекламу» [1] і законодавством, яке захищає інтелектуальну власність. У питанні розміщення зовнішньої реклами на пам'ятках культурної спадщини і у історичному ареалі населеного місця рекламну діяльність регламентує також Закон України «Про охорону культурної спадщини»[2]. Проте, обидва закони лише регламентують своїми статтями повноваження органів управління, які уповноважені здійснювати державну політику у сфері культури. Питання змісту рекламної інформації та інші залишаються поза регламентацією нормативними актами. Так, у пункті 5 частини 2 статті 24 Закону України «Про охорону культурної спадщини» вказано, що розміщення реклами на пам'ятках культурної спадщини регламентується на підставі Закону «Про рекламу» за участі органів державної влади, що уповноважені здійснювати державну політику у сфері охорони культурної спадщини[2]. Якщо мова йде про розміщення реклами на пам'ятці національного значення, в межах охоронних зон чи в межах історичного ареалу населеного місця, то участь у процедурі надання дозволу має брати центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони культурної спадщини. Якщо мова йде про пам'ятку місцевого значення, охоронну зону чи історичний ареал населеного місця, то в процедурі надання дозволу на розміщення реклами має брати участь орган виконавчої влади обласної, АРК, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій. У свою чергу, в пункті 4 статті 16 Закону «Про рекламу» йдеться, що питання надання дозволу на розміщення зовнішньої реклами на пам'ятках культурної спадщини, в межах їх охоронних зон та

історичних ареалів населених місць надається за участі органів виконавчої влади, які вказано у Законі «Про охорону культурної спадщини» [1]. Тобто, це питання перебуває в компетенції спеціального центрального органу виконавчої влади, уповноваженого здійснювати політику в сфері охорони культурної спадщини, а також у компетенції уповноважених органів державної влади, які здійснюють політику в сфері охорони культурної спадщини, тобто, управлінь культури та інших профільних управлінь місцевих органів влади.

У питанні розміщення реклами в історичних ареалах населених місць і на пам'ятках культурної спадщини в структурі місцевого органу державної влади може відбуватися конфлікт інтересів між різними інституціями – уповноваженими в регулюванні діяльності в сфері розміщення реклами, а також уповноваженими в сфері охорони культурних пам'яток. Також питання розміщення реклами на пам'ятках культурної спадщини торкається компетенції органу, який уповноважений забезпечувати політику в сфері містобудівної діяльності. Закон «Про рекламу» містить у пункті 2 статті 16 [1] положення, що зовнішня реклама повинна відповідати вимогам техніки безпеки, а, отже, має розміщуватися на надійних конструкціях, які мають бути безпечними для людей. Проте часом надійне обладнання для розміщення реклами передбачає складну і часто масивну інженерну конструкцію, котра може вступати в дисонанс із зовнішнім виглядом та технічними даними конструкції пам'яток культурної спадщини. Відповідно, можливим у цьому питанні є врегулювання питання із інженерно-архітектурною експертизою конструкції, на якій розміщується реклама. Зважаючи, що питання розміщення рекламних конструкцій на пам'ятках культурної спадщини і в межах історичних ареалів населених місць перебуває у компетенції декількох спеціальних органів і є вагомим складовим стратегії розвитку населених пунктів, очевидно є потреба вироблення цілісної концепції політики в сфері реклами на пам'ятках культурної спадщини і в межах історичних ареалів.

Проте, поряд із проблемою технічного виконання зовнішньої реклами на пам'ятках культурної спадщини вагомим місцем посідає питання змісту реклами. Безумовно, така рекламна продукція не має спотворювати сприйняття і зміст пам'яток культурної спадщини. Також ця зовнішня реклама не повинна створювати дисонансу із мистецькими витворами, архітектурними ансамблями тощо й відволікати увагу від пам'яток. Відповідно, постає проблема встановлення пріоритетності між рекламною і туристичною складовими господарської діяльності в населеному пункті. У цьому контексті слід зважати, що

туристична привабливість населеного пункту є важливою передумовою його інвестиційної привабливості. Також пам'ятки культурної спадщини в населеному пункті є важливими складовими бренду цього населеного пункту. Відповідно, туристична привабливість міста має бути в пріоритеті щодо рекламної сфери, оскільки ця галузь стратегічно визначає перспективність населеного пункту. Тому слід у питанні пріоритетності рекламної сфери і охорони пам'яток культурної спадщини визначити два напрями – власне, охорони пам'яток від шкідливого впливу розміщення реклами, а також, забезпечення умов для належного сприйняття художнього змісту пам'ятки. Перший напрям доволі ґрунтовно нормативно регламентований законодавством. Проте, другий напрям потребує максимальної участі громадськості, наукової й академічної та експертної спільноти й бізнесу для моніторингу стану пам'яток культурної спадщини. Експертний і суспільний моніторинг дає змогу визначити зміст «духу міста» (населеного місця), поняття, котре відображає туристичну привабливість міста. То ж розроблення стратегії розвитку історичного населеного місця має забезпечити максимальне долучення громадськості, експертного середовища і представників бізнесу в аналіз та моніторинг стану пам'яток культурної спадщини. Стратегія міста як історичного населеного місця, внесеного до відповідного переліку, повинна обов'язково передбачати збереження «духу міста». Оскільки бренд міста чи іншого населеного пункту має визначальне значення для його інвестиційної привабливості, то «дух міста» як ключова складова бренду міста потребує аналізу для кожного населеного пункту, який є історичним населеним місцем. Відповідно, політика у сфері реклами в місті має враховувати стратегічну потребу збереження «духу міста» й реклама має гармонійно вписуватися в «дух міста».

Таким чином, для історичного населеного місця слід визначати характер політики використання площ для зовнішньої реклами в межах пам'яток культурної спадщини й історичних ареалів, який має відображати у стратегії розвитку населеного місця.

Список літературних джерел

1. Закон України «Про рекламу» [Електроний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/270/96-%D0%B2%D1%80/print>
2. Закон України «Про охорону культурної спадщини» [Електроний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1805-14/print>

Синюра-Ростун Н.Р.,

М.Н.С.,

ДУ «ІРД ім. М.І. Долішнього НАН України»

ТОРГОВІ МЕРЕЖІ ЯК ДРАЙВЕРИ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ МІСТ

У соціально-економічному розвитку міст важливу роль відіграють корпоративні торгові мережі, оскільки вони здатні ефективно функціонувати в глобалізованому світі, концентрують ресурси та кваліфіковані кадри, залучають капітал для свого розвитку [1], позитивно впливають на розвиток інфраструктури міст, стають центрами концентрації фінансових, товарних та людських потоків.

Під корпоративними торговими мережами розуміють сукупність об'єктів торгівлі, що мають централізоване управління або довгострокові, цілеспрямовані угоди між взаємопов'язаними комерційними організаціями, мають єдину корпоративну стратегію, притримуються спільної маркетингової політики, поєднані спільними функціональними характеристиками, працюють в одному чи декількох споріднених форматах торгівлі, що дає можливість одночасно задовольняти потреби споживачів різних сегментів ринку [2]. Дослідники класифікують корпоративні торгові мережі за кількома ознаками. Класифікація за територіальною ознакою має такий вигляд [2]: місцеві – зона діяльності окреме місто або регіон; міжрегіональні – поширюють свою діяльність на кілька суміжних регіонів; національні – представлені в усіх регіонах України; міжнародні, що об'єднують торговельні підприємства в декількох країнах світу; глобальні, що мають розгалужену мережу в багатьох країнах світу. В Україні швидко зростає присутність всесвітньовідомих корпоративних мереж «Метро», Ашан тощо.

Територія міста, особливо великого, є привабливою для розвитку корпоративних торгових мереж, оскільки дозволяє ефективно використовувати сконцентровані на його території ресурси. Відтак, особливо активно торговельні мережі корпоративного типу розвиваються у великих містах України – Києві, Дніпрі, Харкові, Донецьку, Запоріжжі, Одесі, Львові. Така тенденція пояснюється диференціацією соціально-демографічних характеристик мешканців залежно від типу населеного пункту та переважанням більш високої купівельної спроможності споживачів у великих містах [3]. Гнучкість та пристосування до потреб покупців стають запорукою успіху корпоративних *торговельних мереж*.

Розвиток корпоративних торгових мереж, просування по території, пошук якісних торгових площ стимулює будівництво професійних торгових центрів. Відтак, девелопери розробляють проекти будівництва професійних ТРЦ в містах Західної України.

У 2010 р. у Львові відкрився перший професійний ТРЦ - King Cross Leopoldis, в тому ж році після капітальної реконструкції в Рівному був відкритий ТЦ Злата Плаза (20 000 кв. м.). У 2014 р. в Луцьку розпочав роботу ТРЦ Порт Сіті загальною площею 54 000 кв. м., у 2015 р. почав роботу ТРЦ Forum Lviv (70 000 кв. м.), а в 2016 р. - львівський Victoria Gardens (102 000 кв. м.) [4].

Рівень забезпеченості торговими площами жителів міст Західної України залишається низьким, особливо та тлі українських міст міст-мільйонників. За даними CBRE Ukraine, на тисячу жителів Львова припадає 188 кв. м. торгової площі, Києва – 371 кв. м, Дніпра – 202 кв. м. [5].

Потенціал для зростання залишається, однак найбільші можливості залишаються у Закарпатської області, зокрема Ужгорода. Основними причинами є: відсутність сучасних торгових центрів, швидке зростання товарообігу та кількості туристів (за даними облдержадміністрації до 2020-го кількість туристів очікується до 680 тисяч чоловік на рік [6]).

Торгові центри інтенсивно розвиваються як на території міст, так і на їх околицях, сприяючи їх окультуренню. Також, торгові центри вже перестали виконувати виключно торговельну функцію, вони стають місцями, де проводять культурні заходи, виставки художників, фестивалі (в тому числі і освітньо-наукові), розташовуються офісні зони (візовий сервісний центр VFS Global, який обслуговує посольства 13 країн Європи та Північної Америки працює у ТЦ Форум Львів) та інші активності (Міжнародна виставка «Форум освіти і кар'єри – 2018» відбулася у ТРЦ «Форум Львів» за участю представників навчальних закладів України та Європи і працедавців [7]).

Список літературних джерел

1. Голошубова Н. Розвиток торговельних мереж в Україні / Н. Голошубова // Товари і ринки. - 2011. - № 1. - С. 15-24. - Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tovary_2011_1_4.
2. Юрко В., Тернавський Д. О. Розвиток корпоративних торговельних мереж в Україні: визначення та класифікація [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.irbis-nbuv.gov.ua/.../cgiirbis_64.exe?...2...

3. Кавун О.О. Стратегічні аспекти формування корпоративних торговельних мереж [Електронний ресурс] – Режим доступу: www.pdaa.edu.ua/np/pdf3/12.pdf.
4. Західний регіон як тренд у розвитку роздрібних мереж. Насиченість регіону якісними ТРЦ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://uk.rda.ua/news/zahidniy-region-yak-trend-u-rozvitku-rozdribnih-merezh-i-nasichenist-regionu-yakisnimi-trts.html>.
5. CBRE Ukraine [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.cbre.ua/golovna/analitika/>.
6. Закарпатська обласна державна адміністрація [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.carpathia.gov.ua/storinka/regionalni-programy-rozvytku>.
7. Щоденний Львів [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://dailylviv.com/news/osvita-i-nauka/u-lvovi-startovala-vystavka-forum-osvity-i-kariery-55709>.

Міхал Слезак,

магістр економіки

Вища Школа економіко-гуманітарна,

м.Бельско-Бяла, Польща

СУЧАСНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЯК ДРАЙВЕР РОЗВИТКУ МІСТА

Проблематика вищої освіти давно на часі наукових досліджень. Тому доцільно розглянути можливість залучити механізми регіонального розвитку та визначити передумови і напрями реалізації політики управління територією, за умов, що основою інноваційного прориву та соціально-економічного зростання, є саме університет.

Економічний добробут громади неможливий без розвитку місцевої економіки, стимулюючими факторами розвитку якої є місцеві конкурентні переваги. Особливу роль серед таких факторів в умовах сталого розвитку відведено інтелектуальним, людським ресурсам місцевості, що стимулюють розвиток підприємництва, а отже і добробуту місцевого населення [9].

Системоутворюючим ресурсом розвитку регіонів, збереження і примноження людського потенціалу, виступають університети. Саме вони найчастіше виконують функцію містоутворюючих підприємств і формують регіональний простір діяльності. Забезпечуючи традиційні наукові дослідження і розробки, університети разом з тим є і

ключовими генераторами інноваційної активності «на місцях» [7]. Сучасне середовище, в якому функціонують вищі навчальні заклади, знаходиться на рівні граничної нестабільності і турбулентності, що пояснюється цілим рядом різноманітних факторів, впливу яких піддається існуюча система освіти.

Тенденції сучасного розвитку людського суспільства - глобалізація, постіндустріалізація, транснаціоналізація, софтизація, сервісизація, фінансизація, інформатизація - також впливають на систему вищої освіти і національну інноваційну систему, надаючи кількісний і якісний вплив на взаємини між її основними акторами - університетами, бізнесом та державою. Дані тенденції зміщують акценти державної політики в управлінні інноваціями в сторону інтерактивних процесів взаємодії між ними і роблять актуальним вивчення специфіки їх взаємодії [1].

Сьогодні університети є квінтесенцією знань, технологій та інновацій, спрямованих на розвиток підприємницьких навичок. В останні десятиліття також відбулися істотні зміни в характері взаємовідносин університетів зі споживачами їхніх продуктів і послуг. Лідируюча роль університету полягає в зміні його місії і функцій [4]. Розвиток інноваційного характеру регіональної економіки потрібно починати з регіональних університетів, які є основою фундаментальної науки, підготовки кадрів, трансферу інновацій та розвитку підприємництва в регіоні. Таким чином, регіональний університет можна розглядати як один з основних елементів для вибудовування стратегії розвитку регіональної економіки. В контексті «потрійної спіралі» та інноваційної стратегії наздоганяючого розвитку регіональні університети повинні стати інституціональним середовищем для інноваційних ідей і нового типу взаємин з владою та бізнесом.

Розглянемо проблему фінансування вищих навчальних закладів. Більшість провідних університетів світу фінансуються бізнесом, міжнародні компанії інвестують кошти в університети з метою отримання в майбутньому кваліфікованих фахівців [5]. Маркетинг університету і набір студентів сприяють припливу молоді з національного і міжнародного ринків. Оскільки найвищу мобільність проявляють освічені працівники і природним прагненням молоді є дослідження (за допомогою подорожей) інших міст на предмет того, які можливості для освіти вони надають, то кожна комуна буде переживати відтік молоді. Міста, які надають можливості вищої освіти, перебувають у вигідному становищі. Невеликі міста, в яких знаходяться великі вищі навчальні заклади, отримують вигоди від припливу молоді в них. Такі вигоди для невеликих міст є набагато

важливішими, ніж для великих. Введення програм зайнятості, встановлення наставницьких і особистих взаємин і інша подібна діяльність університетів також сприяють утриманню молоді в тому місці, де вони навчаються. По суті, міста мають можливість надавати набір послуг для чотирирічного проживання молодих, освічених і забезпечених людей.

Однією з важливих функцій «драйверства» є інфраструктурна функція. Університети часто можуть забезпечувати створення та розвиток інфраструктурних об'єктів, які невеликі міста навряд чи могли б собі дозволити: спортивні споруди, обладнання для відеоконференцій, довідкові бібліотеки, високошвидкісний зв'язок з Інтернетом. Університети часто служать каталізатором для реалізації проєктів, пов'язаних з новими технологіями, в які залучаються кошти приватного сектора. Значною є роль університетів у зміцненні людського потенціалу та ресурсів. Як і для інших підприємств за участю талановитих (високоосвічених) людей, для університетів здатність залучити й утримати висококваліфіковані кадри є найважливішою. Для успішної роботи університети повинні бути укомплектовані кваліфікованими науковими співробітниками і керівниками. У невеликих і віддалених містах цей процес може бути дуже складним, що добре знайоме фахівцям з економічного розвитку. Останні повинні визнати важливість цієї діяльності і визначити напрями допомоги, яку вони можуть надати адміністрації університету через різні послуги і консультації.

Університет веде роботу в двох напрямках: створення можливостей для академічного навчання і дослідницька робота. При реалізації академічних програм діяльність університету з формування поточного і майбутнього ринку праці є важливою для економічного розвитку регіону. Що стосується дослідницької роботи, вказівки (рекомендації) партнерів університету можуть призводити до комерціалізації і посилення конкурентоспроможності. Спеціаліст з економічного розвитку, який витрачає свій час на те, щоб повністю вивчити можливості університету, буде сприяти розвитку взаємин між університетом і приватним сектором. Подібно організаціям з економічного розвитку, університет повинен постійно демонструвати доречність (важливість) своєї діяльності, особливо що стосується потреб комуни, в якій він розташований. Наприклад, канадський університет Нью-Брансвік (University of New Brunswick) відіграє основну роль у соціальній та промислової еволюції провінції. Дослідження і навчання роблять значний внесок у розвиток лісівництва, електронної комерції, інженерії, геології та інших секторів у прибережній зоні і за її межами. Дослідницькі та координаційні програми всередині

університету можуть бути цінним джерелом інформації і внеском в нові технології промислових секторів [6].

Ще одним важливим фактором функції університету як драйвера розвитку є генерування активної академічної співпраці і створення мереж. Університетські містечка є вузловими точками для академічних і персональних мереж (взаємозв'язків), які за своїми масштабами дуже значні.

Для бізнесу міста університети служать провідником до зовнішніх джерел інформації, джерел аналізу і знань і промислової інформації. Найчастіше університети створюють основу для формування різних асоціацій, як це було зроблено Університетом Ватерлоо, на базі якого утворена Канадська асоціація фахівців з економічного розвитку. У невеликих містах організаційні можливості університетів для проведення конференцій та інших ділових зустрічей є можливістю для просування розвитку бізнесу.

Одним із сучасних інструментів залучення бізнесу та інвестицій на територію є створення бізнес-інкубаторів. Бізнес-інкубатори – це «програми», які реалізуються у відповідних приміщеннях та на відповідних для цього площах і призначені для забезпечення успішного старту та швидкого розвитку нового бізнесу за допомогою комплексу ресурсів і послуг з підтримки бізнесу, які пропонуються інкубатором. Такі послуги і ресурси надають як усередині бізнес-інкубатора, так і через мережу консультативних пунктів. Інкубатори різняться за способом надання послуг, за своєю організаційною структурою та типом клієнтів, яких вони обслуговують. Вони можуть бути профільними, тобто орієнтованими на певний продукт чи послугу, наприклад, інноваційні інкубатори, інкубатори ІТ-технологій чи «зелені» інкубатори [10, с.24].

Розглянемо економічну оцінку впливу університету на розвиток території. У переважній більшості статистичних досліджень, основна увага приділяється визначенню економічного впливу університетів на місцевий розвиток за такими критеріями, як:

1. Надходження та витрати університетів. Аналізується структура надходження коштів до університету, зокрема співвідношення фінансування з державних та приватних джерел, і структура витрат. Також вивчається їх частка у ВВП країни та вплив витрат університету на розвиток підприємств, що входять до його ланцюгів постачання.

2. Університет як працедавець. Оцінюється кількість зайнятих в університеті та робочих місць, які існують або створюються завдяки діяльності університету, наприклад, через здійснення закупівель, сприяння створенню стартапів, залучення іноземних

студентів тощо. Так, за даними Deloitte кожні 10 іноземних студентів створюють 2,9 робочих місця. Крім того, аналізується рівень зайнятості серед випускників університету.

3. Університет як драйвер інновацій. Вплив університету проявляється як у проведенні інноваційних наукових досліджень та впровадженні їх результатів, так і у створенні інноваційної екосистеми, платформ для взаємодії інвесторів і дослідників [11, с.11].

4. Університет як фактор розвитку регіону та міста. Аналізується вплив на зайнятість, розвиток місцевого бізнесу, особливо малого, приваблення у регіон студентів, відвідувачів заходів, які організовуються університетом, сприяння розвитку місцевої громади (наприклад, додаткове навчання для різних категорій населення).

Нині все більше зростає значення ринку освітніх послуг для економіки країн та її регіонів, про що свідчать економічні показники його функціонування. Слід зазначити, що в більшості європейських країн, у структурі освітнього ринку доходи від плати за проживання перевищують доходи від сплати за навчання. Особливо це стосується країн із безкоштовним навчанням, таких, як Франція, Німеччина, Чехія [13, с. 56]. За приблизними підрахунками, світовий освітній ринок (щодо університетських послуг) у найближчі роки може зрости до 90 млрд. дол. США [12, с. 72].

В деяких країнах прибуток від експорту освіти настільки вагомий, що є одним із основних джерел доходу країни. Наприклад, вища освіта в США є п'ятою за обсягами у сфері послуг, які експортуються країною [12, с. 57].

Експорт освітніх послуг країнами Організації Економічного Співробітництва та Розвитку (OECD) забезпечує 30 млрд. дол. США, що складає 3% загального обсягу експорту послуг країн-учасниць [14, с. 72].

Таким чином, університети є сучасним потужним драйвером розвитку, які виконують важливу функцію територіального розвитку, формують потужний потенціал інноваційного стимулювання та демонструють однозначні риси інвестиційної привабливості. Розвиток університетів має стати частиною стратегічного територіального планування та стратегування. Важливим є налагодження плідної міжуніверситетської співпраці, зокрема, між польськими та українськими вищими навчальними закладами, формування спільних програм розвитку та освітньо-наукових полісів, особливо на транскордонних територіях.

Список літературних джерел

1. Фирсова А. А. Государственно-частное партнерство как механизм привлечения частного капитала в процессы инвестирования инновационной деятельности // Изв. Тульского гос. ун-та. - Сер. Экономические и юридические науки. - 2011. - № 2. - С. 92–96.
2. Etzkowitz H., Leydesdorff L. The triple helix–university–industry–government relations: a laboratory for knowledge-based economic development // EASST Review. - 1995. - № 14 (1). - P. 14–19.
3. Дежина И. Г., Киселева В. В. Государство, наука и бизнес в инновационной системе России. - М. : ИЭПП, 2008. - 227 с.
4. Chatterton P., Goddard J. The Response of Higher Education Institutions to Regional Needs // European Journal of Education. - 2000. - Vol. 35, - № 4.- P. 475–496.
5. Фирсова А.А., Нархова А.А. Университет как драйвер экономического развития региона: вызовы и перспективы // Изв. Саратовского ун-та. - Нов. сер. Экономика. Управление. Право. 2013. - Т. 13, - вып. 2. - С. 223-226.
6. Жихаревич Б.С. Университет как фактор местного экономического развития // Экономика образования. - 2014. - №3. - С. 42-46.
7. Мелехина В.Б. Университет как центр инноваций: методологические аспекты // Высшее образование в России. - 2017.- №4.- С. 126-130.
8. Осипова С.И., Соловьева Т.В. Проектирование студентом индивидуальной образовательной траектории в условиях информатизации образования.- М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013.
9. Васильченко Г. Планування розвитку територіальних громад: навчальний посібник для посадових осіб місцевого самоврядування / Г. Васильченко, І. Парасюк, Н. Єременко / Асоціація міст України – К., ТОВ «ПІДПРИЄМСТВО «ВІ ЕН ЕЙ», 2015. – 256 с.
10. Васильченко Г. Планування розвитку територіальних громад: навчальний посібник для посадових осіб місцевого самоврядування / Г. Васильченко, І. Парасюк, Н. Єременко / Асоціація міст України – К., ТОВ «Підприємство «ВІ ЕН ЕЙ», 2015. – 256 с.
11. Янковська О. Роль університетів в економічному розвитку міст, регіонів, країни. Звіт III Національного форуму «Бізнес і університети» / О.Янковська, А. Зінченко, – За ред. М. Саприкіної.: Київ, 2015. – 66 с.

12. Гаращук О.В. Соціально-економічні аспекти розвитку вищої освіти в Україні: дис. ...канд. екон. наук: 08.09.01 / Олена Василівна Гаращук. – НАН України; Рада по вивченню продуктивних сил України. – К., 2007. – 231 с.

13. Куценко В.І. Соціальна сфера: реальність і контури майбутнього (питання теорії і практики): монографія / В.І. Куценко; за ред. д.е.н., проф., чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – Ніжин: ТОВ «Видавництво «аспект-Поліграф»», 2008. – 818 с.

14. Воинова О.В. Мировой рынок образования. Электронный ресурс / О.В. Воинова // Социология образования. – 2008. – №1. – С. 56-82. – Режим доступа: http://library.uipa.kharkov.ua/library/BD/BolonProz/3_Stati_iz_periodicheskikh_i_prodolgaugshi esa_izdaniy/soc_obr_sov_soc_prob.htm.

Слободяник А.М.,

к.е.н., ст. викладач кафедри

біржової діяльності і торгівлі

Національний університет біоресурсів

і природокористування України

Леончик Д.С.,

студентка Інституту міжнародних відносин

Київський міжнародний університет

Цимбал Л.О.,

студентка економічного факультету

Київський міжнародний університет

РЕГІОНАЛЬНА ПОЛІТИКА ЯК СТРАТЕГІЧНА СКЛАДОВА У СИСТЕМІ ДЕРЖАВНОЇ ПОЛІТИКИ

Державна регіональна політика (ДРП) є важливим елементом політики держави, спрямованої на посилення конкурентоспроможності економіки держави та її регіонів, підвищення рівня добробуту населення та сприяння інтегрованості її простору. На відміну від галузевих політик вона перш за все має орієнтуватися на просторовий ефект певних

політичних дій і заходів, програм і бюджетів, служити певним фільтром, через який окремі види політики спрямовуються на конкретні території з метою досягнення оптимального (позитивного) ефекту та комплементарності заходів.

Державна регіональна політика — це політика синергії, яка при правильному плануванні та реалізації забезпечує набагато вищий ефект, ніж від суми окремих заходів галузевих політик.

Сучасний стан та специфіка регіональної політики в окремих державах Європи та у світі є результатом тривалих еволюційних процесів. Народження регіональної політики як напрямку національної політики держави припадає на 30-ті роки XX століття. Спочатку європейська (як і американська чи австралійська) регіональна політика сприймалася як інструмент згладжування надмірних диспропорцій у соціально-економічному розвитку регіонів, в основному за рахунок перерозподіляючих грантів і субсидій регіонам і територіям, що мають певні проблеми розвитку. Такі цілі вимагали центральнокерованої системи планування та управління з чіткими цілями та завданнями для кожного рівня влади. Однак із часом цілі регіональної політики змінилися, ставши більш багатогранними. Вони почали відображати зміни в глобальній економіці, перехід розвинених країн Європи та світу до нової суспільно-економічної формації постіндустріальної економіки та посилення процесів децентралізації і локалізації економічної діяльності. В зв'язку з цим виникли нова парадигма регіональної політики і нові принципи, які орієнтуються на децентралізацію влади та партнерство між різними її рівнями і гілками, а також партнерство з приватним і неурядовим секторами. Як свідчить досвід інших країн світу, прискорений економічний розвиток та зростання рівня конкурентоспроможності регіонів і добробуту його населення залежить від того, наскільки уряд (у випадку ЄС — надурядові структури) приділяє увагу збалансованому просторовому розвитку країни. Надмірні диспропорції в соціально-економічному розвитку мають негативний вплив на макроекономічні та соціальні тренди.

Роль регіональної політики як однієї з важливих складових у системі державної політики зростає, а також зростає кількість і глибина залучення місцевих та регіональних партнерів. Централізований підхід до регіональної політики в сучасних умовах є непродуктивним і не дозволяє повною мірою розкрити можливості всіх регіонів. Уряди країн ЄС та інших країн світу (зокрема, Бразилії та Китаю) приділяють все більше уваги принципам партнерства і координації, стратегічного планування та цільового спрямування

коштів, у тому числі на гібридні інструменти політики (гранти плюс кредити). Одночасно обсяги фінансування регіональної політики в цих країнах постійно зростають, а також посилюється контроль за їх використанням і глибина аналізу впливу конкретних заходів та інструментів із метою вдосконалення політики в майбутньому.

Україна може багато почерпнути з цього пулу практик і підходів, звичайно, ґрунтуючись на місцевому контексті та специфіці розвитку регіонів України. За останні роки регіони та великі метрополії набули особливого статусу в глобальній економічній системі. З одного боку, це пов'язано з успішним розвитком регіональних ринків, особливо в країнах із економікою, що динамічно розвивається (Китай, Індія, Бразилія, ПАР, Індонезія та ін.), які активно використовували свої місцеві переваги для підвищення конкурентоспроможності економіки. З іншого боку, позиції регіонів та міст посилюються з причини інтенсифікації трендів кооперування та партнерства між субнаціональними акторами задля вирішення глобальних проблем.

Регіони та міста знаходяться під впливом макротрендів, які впливають на суспільство, уряди та компанії, формують нові засади світогосподарської системи і соціуму. Серед трендів, вплив яких вважається найбільш суттєвим, є:

- урбанізація — зростання ролі міст, причому не лише найбільших метрополій, але й середніх за розміром;
- міграція, яка формує динамічні ринки праці, певним чином компенсуючи дисбаланс, що виникає в різних регіонах світу внаслідок демографічних змін;
- інформатизація суспільства та проникнення нових телекомунікаційних технологій, формування економічної системи, що базується на знаннях;
- глобальні виклики щодо забезпеченості продовольством та природними ресурсами (особливо водою та родючими ґрунтами);
- зростання за принципами стійкого розвитку.

Функціональне районування та макрорайонування для конкретних цілей соціально-економічної політики є доцільним і необхідним, оскільки існують складні проблеми, вирішення яких пов'язане з територіями за обсягами, значно більшими, ніж одна область (наприклад, екологічні, енергетичні, будівництво транспортних магістралей, комунікацій, створення конкурентоспроможних регіональних ринків). Іноді, навпаки, є проблеми, вирішення яких може бути успішним у межах одного чи кількох адміністративних районів або територіальних громад (наприклад, виділення депресивних територій, територій

пріоритетного розвитку та ін.). В Україні є групи регіонів, які мають спільні риси (стан і тенденції розвитку, сильні сторони та можливості, слабкі сторони та загрози, проблеми та потреби тощо), що поряд із універсальними інструментами підтримки регіонів (горизонтальними) вимагають різних типів державного регулювання і підтримки та (або) різний ступінь інтенсивності регулювання. В звіті ми пропонуємо типологію регіонів виділення груп регіонів, що дуже схожі між собою, але при цьому достатньо відрізняються від інших груп (типів) для того, щоб до них було застосовано диференційований підхід щодо планування та впровадження необхідних заходів ДРП.

Для виділених п'яти типів регіонів ми пропонуємо застосування відмінних інструментів стимулювання розвитку. Україна має певний досвід у сфері районування та функціональної типізації регіонів, однак їх практичне застосування значно ускладнене. З управлінської точки зору доцільно врахувати досвід інших країн, який показує, що функціональне районування, як правило, здійснюється в рамках розробки державної та регіональних стратегій розвитку на довго- або середньостроковий період. Також функціональне районування і макрорайонування вважається ефективним у ситуації, коли воно є гнучким операційним інструментом реалізації ДРП, який не потребує тривалого і складного процесу законодавчого врегулювання.

Список літературних джерел

1. Бодров В. Державне регулювання економіки регіонів: проблеми теорії і політики / В. Бодров // Зб. наук. пр. УАДУ / за заг. ред. В. І. Лугового, В. М. Князева. – К.: Вид-во УАДУ, 2000. – Вип. 2. – С. 16–21.
2. Божкова В.В. Застосування некомерційного маркетингу на муніципальному та регіональному рівнях / В.В. Божкова // Маркетинг і реклама. – 2005. – № 9. – С. 38–43.
3. Вакуленко В.М. Міський маркетинг як інструмент стратегічного планування економічного розвитку міста / В.М. Вакуленко // Упр. сучасним містом. – 2002. – № 4–6(6). – С. 92–95.
4. Князева И.В. Маркетинг территорий / И.В. Князева, Е.В. Шевцова. – Новосибирск: СибАГС, 2007. – 200 с.

Шафалюк О. К.,

д.е.н., проф.,

ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

МАРКЕТИНГ У НЕЙТРАЛІЗАЦІЇ СИСТЕМНИХ ПРОТИРІЧ І ОБМЕЖЕНЬ РОЗВИТКУ МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ

Маркетингова діяльність передбачає необхідність забезпечення ефективної взаємодії з учасниками ринку, інтереси яких можуть вступати в конфлікт на різних горизонтах і рівнях узагальнення. При цьому, на перший погляд, логічна орієнтація на потреби і запити споживачів в оптимізації інститутів життєдіяльності, створенні благ для людини, часто виявляє і спричиняє багато соціально-економічних протиріч і парадоксів.

Навіть мінімальна зміна елементів систем пов'язана з необхідністю масштабних трансформацій усіх суміжних підсистем і режимів їх функціонування (див. **рис. 1**), витрати на які мають, але не завжди готові компенсувати споживачі як зацікавлені особи.

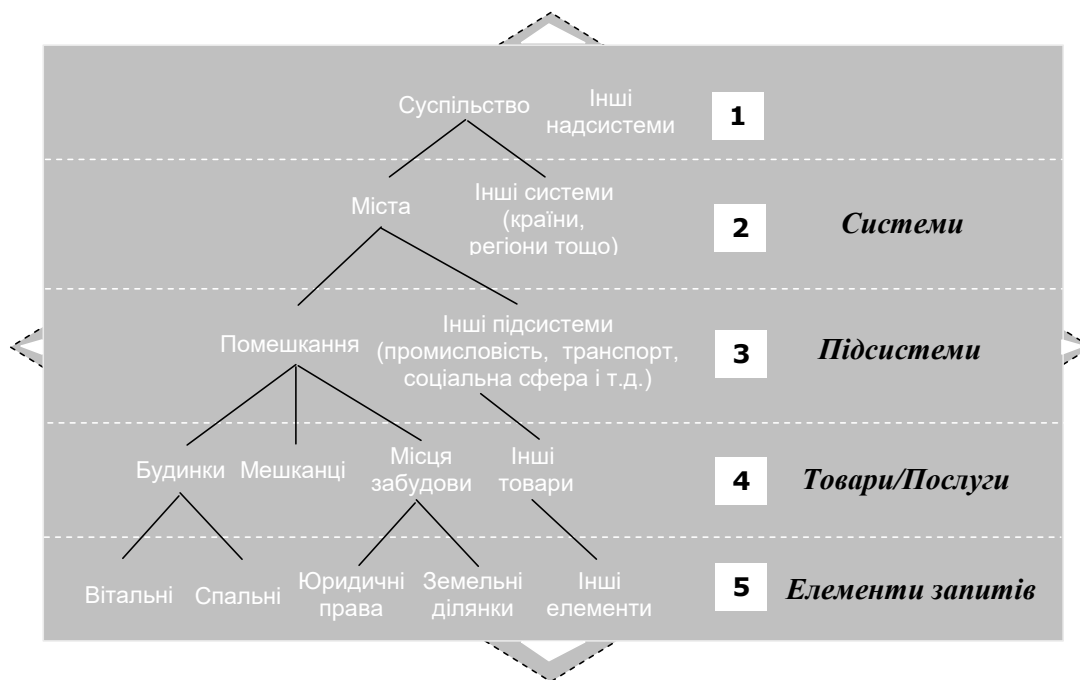


Рис. 1. Приклад взаємозв'язку елементів і рівнів маркетингових систем ринків міських агломерацій

Брак цілісного бачення, чітких методологічних установок системного підходу у

розвитку масштабних соціально-економічних проєктів, прямих і зворотних їх зв'язків та наслідків, що проявляються на різних часових горизонтах, характеризуються суттєвими асиметріями суб'єктивної значущості і цінності, безпосередньо асоціюється з фінансово-економічними кризами, негативними екосистемними наслідками та обмеженнями розвитку міст, недостатньою ефективністю і доступністю соціальних сервісів і т.п.

Нестабільність і ускладнення ситуацій прийняття рішень у переважній більшості випадків не узгоджується з поточними інтересами та фінансовими можливостями більшості зацікавлених осіб-учасників соціально-економічних систем різного масштабу і локалізації. Це вимагає розробки і прийняття особливих ідеологічних установок всіма ланками суспільства. Пріоритетом мають стати не аспекти стабільності поточного існування, а системні і гуманістичні рішення, що спрощують адаптацію до змін і сприяють прогресу, запорукою якого є максимізація щастя і добробуту кожної особистості.

Через характеристики «комфортного існування» або «комфортних умов життєдіяльності», без абсолютизації зовнішнього чи внутрішнього їх розвитку відносно людини, ми одержуємо фундаментальні передумови гармонійного доповнення поняття «потреба» в гуманістичному та всебічному розумінні споживачів (див. **рис. 2**). У сучасній науці внаслідок фрагментарного опрацювання означених раніше складових систем життєдіяльності людини останні не набули широкого комплексного використання, адекватного їх значимості, у відомих економічних школах і теоріях.

З одного боку, як уже зазначалося, комфортні умови життєдіяльності «відповідають» не тільки за індивідуальні характеристики щодо задоволення потреб. Через цілісність розвитку особистості, з урахуванням генетичних особливостей, умов життя, оточення тощо, вони дають можливість пояснення «ірраціонального» в поведінці споживачів, системного виходу науки за межі економічної складової. З іншого боку, у системі глобального еволюційного або історичного розвитку систем (біологічних, суспільних тощо) їх вияви та закономірності значно масштабніші за прийнятні кліматичні режими або фрагментарні угруповання за інтересами.

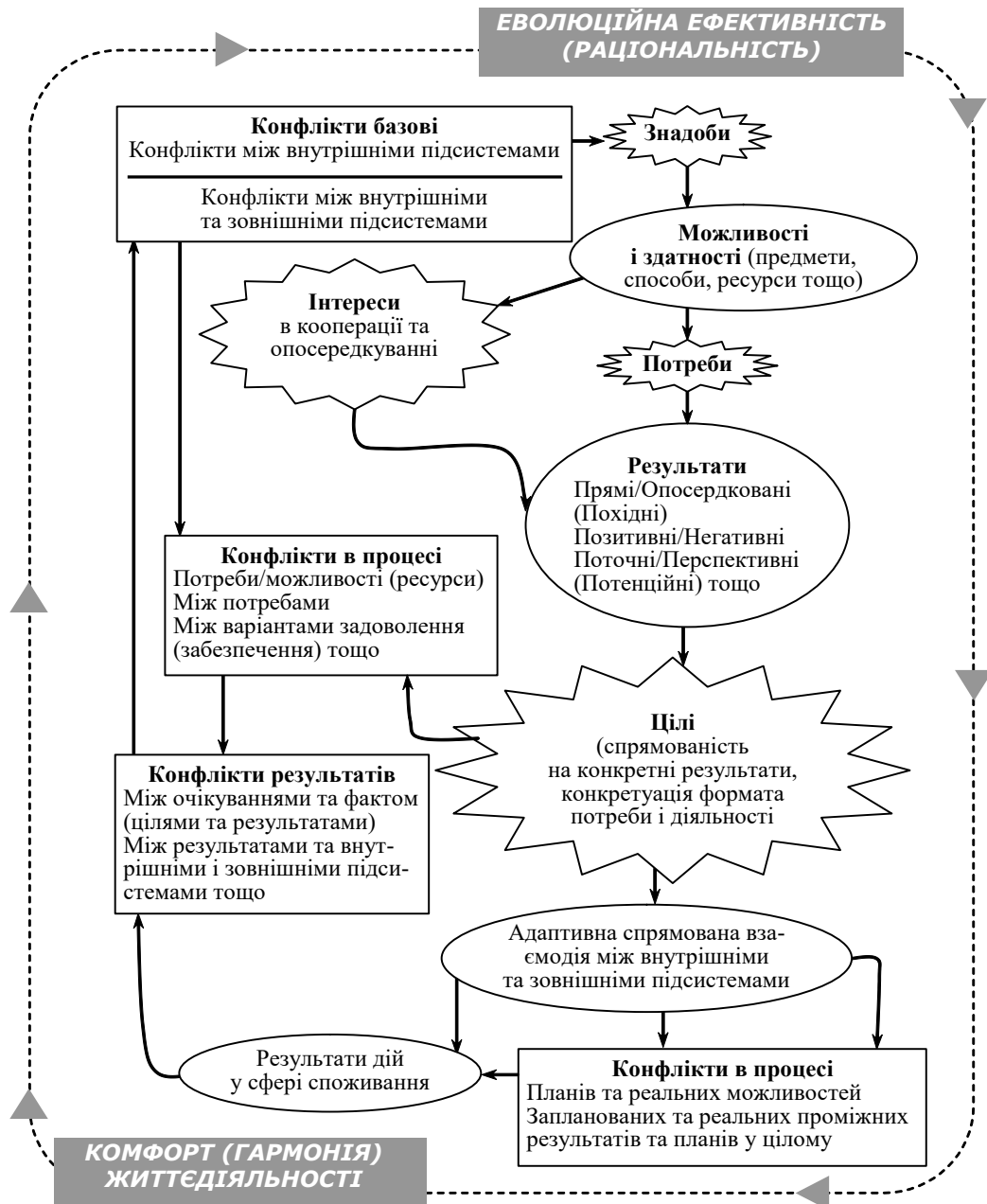


Рис. 2. Спрямованість і взаємозв'язок елементів систем споживання

Таким чином, як і будь-які інші пояснювальні елементи, фактори і т.д., можливості та умови розвитку споживання мають бути «включені» в адекватні реальним взаємозв'язкам діяльнісній системі. Тільки в них вони можуть бути повноцінно осмислені та прогнозовані.

Аверкина М.Ф.

д.е.н., професор кафедри економіко-математичного моделювання та
інформаційних технологій
Національний університет «Острозька академія»

МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ СУЧАСНИХ МІСЬКИХ ПРОЦЕСІВ

Стрімкі урбанізаційні процеси впливають на забезпечення стійкого розвитку міст та агломерацій. Це знайшло своє відображення у нераціональному використанні соціо-еколого-економічних ресурсів, неконтрольованій експлуатації невідновлювальних та обмежено відновлювальних природних міських ресурсів, незадовільному екологічному становищі, негативних економічних та соціальних тенденціях, неефективних логістичних зв'язках між міськими агломераціями. Означені виклики формують необхідність усунення таких негативних тенденцій з використанням відповідного методологічного базису.

Варто відзначити, що праці провідних вітчизняних вчених звернені на використання кількісних та якісних підходів до вирішення соціо-еколого-економічних проблем. На думку автора, формування методологічного базису дослідження сучасних міських процесів повинна базуватися на поєднанні використання кількісних та якісних методів дослідження.

Так, якщо розглядати місто як логістичну систему вхідних та вихідних потоків, зумовлених використанням соціо-еколого-економічних ресурсів, а також наявність внутрішнього та зовнішнього середовищ, у яких розгортаються основні етапи логістичного процесу «виробництво–розподіл–обмін–споживання», то необхідно оцінити означені процеси з точки зору рівня забезпечення стійкого розвитку міста з використанням кількісних методів дослідження.

До таких методів віднесемо:

1. Метод стандартизації – для приведення показників, які дають змогу характеризувати рівень раціонального використання та відтворення соціо-еколого-економічних ресурсів, стан соціо-еколого-економічної безпеки та логістизації розвитку міста;
2. Метод продукування максимуму ентропій – для оцінювання рівня стійкого розвитку міста, що детерміноване зумовленістю раціонального використання та відтворення соціо-еколого-економічних ресурсів, соціо-еколого-економічної безпеки й визначається показниками стану.

3. Метод інтегральних показників. Формування інтегральних показників – це розгляд нормованого простору індикаторів. Кожен із окремих індикаторів формує деякий вектор, що визначає конкретну точку цього простору. Евклідову норму цього вектора (довжину) можна вважати інтегральним індикатором. Відтак, на ґрунті індикаторів використання соціальних, екологічних, економічних ресурсів, відтворення соціальних, екологічних, економічних ресурсів, соціальної, економічної, екологічної безпеки, оптимальності, інтенсивності, навантаженості й екологічності сформуємо інтегральні показники використання соціо-еколого-економічних ресурсів, інтегральний показник відтворення соціо-еколого-економічних ресурсів, інтегральний показник соціо-еколого-економічної безпеки й інтегральний показник логістизації.

4. Графічний метод, який використовується для наочної візуалізації даних за допомогою графічних символів, рисунків, які умовно виражають числові показники стійкого розвитку та його забезпечення.

5. Метод порівняння уможливорює встановлення того загального, що притаманне декільком об'єктам аналітичного дослідження, а виявлення загального, повторюваного в соціальних, екологічних та економічних явищах є кроком на шляху до пізнання закономірностей забезпечення стійкого розвитку міст та агломерацій.

Оскільки процеси, які протікають в місті впливають на задоволення потреб його жителів, то для оцінювання впливу зворотних зв'язків варто послуговуватися якісними методами дослідження.

До таких методів відносять:

1. Case study, тобто як і в будь-якому якісному описовому дослідженні, дослідник зазвичай починає своє навчання з однієї або декількох попередніх тем, запитань або проблем, які ведуть збір емпіричних даних. Однак під час навчання часто виникають нові питання. Це можуть бути несподівані закономірності дій або мовні практики, які стають очевидними лише в ході дослідження. Також власний інтерес дослідника може змінюватися в ході проведення дослідження. У дослідженні вигідно, якщо дизайн дослідження досить гнучкий, щоб дозволити переорієнтувати сам випадок, збір матеріалів та їх аналіз, а також керівні питання дослідження проблем забезпечення розвитку міст на засадах стійкості.

2. Етнографічні дослідження дозволяють досліднику за визначений проміжок часу описати поведінку жителів міста, зробити адекватні висновки для усунення та

нейтралізації негативних впливів на забезпечення стійкого розвитку міста.

3. Глибинні інтерв'ю варто використовувати в ході дослідження, оскільки під час його проведення дослідник може виявити приховані або непередбачувані аспекти, процеси, які впливають на розвиток міста.

Отже, дослідження сучасних міських процесів таких як раціональне використання та відтворення соціо-еколого-економічних ресурсів, досягнення соціо-еколого-економічної безпеки, підвищення рівня логістизації повинне базуватися на використанні кількісних та якісних методів дослідження. Їх поєднання сприятиме отриманню результуючих та первинних даних, на ґрунті яких органи місцевого самоврядування зможуть приймати рішення в ході вирішення проблем з одного боку, а з іншого – забезпечуватиметься зворотний зв'язок жителів міста з органами місцевого самоврядування. Використання таких підходів також слугуватиме базисом для формування й впровадження системи підтримки прийняття рішень для організації, координації логістичних потоків у містах та між ними, що дозволить перейти містам на модель стійкого розвитку.

Буряченко А.Є.,

д. е. н., професор кафедри фінансів

ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

ІННОВАЦІЙНО-ІНВЕСТИЦІЙНА МОДЕЛЬ РОЗВИТКУ МІСТА

Збільшення залучення інвестицій, особливо іноземних, – це пріоритетне завдання місцевого самоврядування м. Києва, яке є обов'язковою умовою для забезпечення розвитку економіки міста. Тому одне з головних завдань місцевої влади – це формування позитивного іміджу, створення сприятливого інвестиційного клімату та надання інвесторам відповідних можливостей до співпраці.

Як відомо, мотиви, за якими компанії приймають рішення про здійснення своєї діяльності (перш за все - інвестиційної) в тій або іншій країні, дуже вирізняються та умовно діляться на дві великі групи: сприяння реалізації вже виготовленої продукції

інвестиції у створення нових виробничих потужностей у даній країні з метою продажу продукції на місцевому ринку або експорту її на ринки інших країн.

В таких умовах, іноземні інвестори перш за все (незважаючи на суттєве зменшення реальних доходів населення) бачать в Україні досить великий обсяг ринку. При цьому, і це цілком зрозуміло, вони стикаються з певними ризиками: фінансовими, репутаційними, політичними і т.д. На жаль, ознаками ведення бізнесу в Україні стало: свавілля органів державної влади та корупція, організована злочинність, мінливість податкового законодавства; проблеми митно-тарифного регулювання; нерозвиненість ринкової інфраструктури тощо.

Тому місцевим органам влади необхідно забезпечити надійну безпеку бізнесу інвестора на тривалий період, й саме це буде важливим фактором мотивації інвестиційної діяльності. Окрім цього, самостійним напрямом сприяння іноземним інвестиціям є стимулювання конкретних інвестиційних проектів. Це є гранти проектів, орієнтованих на підвищення кваліфікації і перепідготовку кадрів, поліпшення умов праці, сприяння в проведенні техніко-економічних обґрунтувань проектів, гранти на проведення науково-дослідних та проектно-конструкторських робіт. Також можна виділити протекціоністські заходи, які проявляються через тарифи та нетарифні інструменти, що надають більшої впевненості інвесторові.

У зв'язку з цим можна виділити основні напрями макроекономічного стимулювання іноземних інвестицій, зокрема: податкове стимулювання; фінансово-кредитне стимулювання; стимулювання інфраструктурного забезпечення, конкретних інвестиційних проектів тощо.

Дивлячись на економічну ситуацію в Україні, можна констатувати, що міста України практично вичерпали екстенсивні резерви та можливості соціально-економічних трансформацій. Необхідно більш широко задіяти інтенсивні механізми, якісні фактори зростання. Необхідно зробити потужний ривок і переходити до формування нового образу міста як потужного постіндустріального науково-технологічного, економічного, інформаційного центру. Саме на досягнення цієї мети має бути спрямований стратегічний план розвитку міста, в основу якого слід покласти інноваційно-інвестиційну модель, яка може забезпечити ефективну реалізацію фінансового, промислового та інтелектуального потенціалу.

Гукалова І.В.,

д. геогр.н.,

Інститут географії НАН України

МАЙБУТНЄ ГЕОУРБАНІСТИЧНИХ СТУДІЙ КРІЗЬ ПРИЗМУ ЯКОСТІ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ

Сучасна геоурбаністика – це не окрема наука, а сукупність методів і підходів, які використовуються для розуміння міського простору, процесу урбанізації і розвитку конкретних поселень на різних територіальних рівнях – глобальному, субконтинентальному, національному, регіональному і локальному. Витоки геоурбаністичних студій знаходяться в економічній географії, яка в ході власного розвитку намагалась прослідкувати траєкторію розвитку місті зростання поселень у просторі природи.

Урбанізація – надзвичайно складний феномен, суспільно-географічний процес, який є історичним за своєю суттю. Її єдиного визначення на всі часи, для всіх країн та регіонів немає. Приблизно те ж саме діє і для міста – у кожній країні світу під містом розуміють різні поселення – і в плані розміру, і в плані зайнятості мешканців, забудови чи обладнання зручностями. Урбанізація має ряд стадій, які послідовно змінюють одна одну і пов'язуються зі специфікою освоєння простору. Відповідно, для кожної стадії слід формувати свої визначення урбанізації, враховуючи при цьому нелінійність та інерційність даного процесу, специфіку його перебігу в різних країнах.

Урбанізаційний процес являє собою не тільки зростання міського населення і міських поселень. Його супроводжують якісні зрушення у просторі й соціумі – відбувається трансформація форм розселення, умов та способу життя людей. Зі свого боку, суспільство намагається адаптуватися до таких змін, зокрема до величезної концентрації на відносно невеликій території промислових, технологічних та соціокультурних інновацій, їх поширення в суспільстві, і відповідних наслідків. Процеси змін та адаптації до змін ніколи не були збалансованими. Саме тому, з плином часу, найактуальнішим завданням для геоурбаністики в усіх країнах став пошук шляхів оптимізації міського середовища і міського розвитку загалом. А з цим, зростає актуальність досліджень якості життя населення.

Життя (так само як й урбанізація) розвивається у циклах і потребує, щоб люди еволюціонували чи адаптувалися до природних чи суспільних змін. Невипадково, що у ситуації усвідомлення світовим співтовариством реальної загрози браку ресурсів й енергетичних джерел, зростання антропогенного тиску на природу і забруднення в урбанізованих зонах, виникли і отримали поширення концепції еко-міст, smart-міст та інші, спрямовані на нові містобудівні, планувальні, зелені і високотехнологічні рішення. Так міста природними чином реагують на виникаючі загрози: застосовують на практиці рішення, спрямовані на ресурсозаощадження або пошук нових ресурсних джерел із застосуванням технологій альтернативної енергетики тощо.

З іншого боку, альтернативного шляху об'єктивно немає: міста виступають місцем інтегрування ресурсів, потрібних для провадження інноваційної діяльності, а інновації, своєю чергою, є важливим чинником та інструментом міського розвитку, що передбачає накопичення та вдосконалення людських, фінансових, інноваційних, інтелектуальних, управлінських, організаційних ресурсів. Отже, взаємодія процесів інноваційного та міського розвитку є двосторонню і взаємостимулюючою [2].

Глобалізація суспільного життя виводить міське життя за територіальні рамки минулого. У розвинених країнах позаміські поселення, що за розміром можуть бути співставлені з середнім українським селом, давно стали міськими за способом і стилем життя їх мешканців, отже протиставлення «міський» – «сільський» поступово починає втрачати свій колишній зміст. Інформаційні технології, зростаюча мобільність і швидкість переміщення населення знімають «обмеження» простору, населення дедалі активніше мігрує з сільської місцевості до міст з однією установкою на економічну раціональність цього вибору. Незважаючи на всі його екологічні та еколого-соціальні наслідки, зворотний шлях – з міст до сільської місцевості – є поки що дуже слабким.

Специфікою будь-якого міста виступають щонайменше дві доступні для емпіричного спостереження ознаки: 1) зосередженість населення, особлива архітектура та технічні засоби комунікації; 2) концентрація виробництва та інфраструктури: технічної, економічної, інформаційної, культурної, побутової, рекреаційної. Однак чіткості їх кількісного вимірювання не було ніколи: якою має бути мінімальна чи оптимальна кількість жителів міста, щільність населення у ньому тощо? «Розростання» міст, формування приміських зон у різних напрямках породжує нові утворення: мегаполіси,

агломерації, урбанізовані райони тощо. Місто, як соціокультурний феномен, володіє такими емерджентними властивостями, які породжують специфічні особливості міського способу життя. І кількісні характеристики перестають бути єдиною і вичерпною підставою для визначення та вивчення міст. Якість міського життя, критерії для її оцінки, відмінні від якості життя сільського населення – ці напрями дослідження мають посісти своє чільне місце у подальших дослідженнях розвитку міст.

Геоурбаністика, таким чином, буде перетворюватися на міждисциплінарну галузь знань, яка зобов'яже всіх «причетних» до неї виходити за межі своїх професійних (географічної або будь-якої іншої) ніш. Переваги цього – у комплексності, в інтегральному підході, можливості та необхідності об'єднати дуже різні дисципліни в спеціальному дослідженні чи конкретному проекті. І головне: людина, її потреби та інтереси – первинні, а просторові зміни – вторинні. Якщо ми хочемо покращити місто, визначити стратегічні напрями його розвитку, мусимо провести як містобудівну, так і географічну, а також обов'язково – соціологічну експертизу.

Стаття 27 Нового порядку денного міського розвитку, прийнятого на останній конференції Хабітат-3, стверджує, що національним, субнаціональним і місцевим органам управління та всім зацікавленим сторонам належить взяти на себе зобов'язання «сприяти рівному розподілу можливостей і переваг, які здатна запропонувати урбанізація і які дозволяють усім жителям, незалежно від того, живуть вони в організованих чи неорганізованих поселеннях, мати нормальне, гідне життя, що приносить задоволення, і повністю реалізувати свій людський потенціал» [5]. Найближчі два десятиліття дана програма буде спрямовувати широке коло акторів – держави, міста та регіональних лідерів, міжнародні організації, програми ООН та громадянське суспільство – в їх діяльності у сфері урбанізації. Ця програма неминуче стане основою політик та підходів, які впливатимуть на далеке майбутнє суспільства, у т.ч. українського.

У цьому та інших останніх документах ООН місто визнається центральним чинником соціального й економічного розвитку людства, центром суспільного життя та національної економіки, хранителем культури і традицій. Міста відіграють ключову роль у процесах зміни стилю життя населення, моделей виробництва та споживання, просторової структури розселення та розміщення виробництва. Водночас, місто несе відповідальність за екологічні проблеми людства та руйнацію природного капіталу.

Урбанізація впливає на порушення соціальної, політичної, архітектурної, ресурсної й екологічної рівноваги. Але рівень міст – це і найменший масштаб, у якому можливе конструктивне цілісне вирішення цих проблем.

Міста давно мають привілейований статус по відношенню до аналізу інших просторових форм організації розселення. Це призвело до того, що від дослідження конкретних міст в геоурбаністиці перейшли до аналізу суспільства і природи в місті, подібності міських проблем, конфліктогенності середовища міст і т.д. При всіх здобутках й актуальності цих прагнень, очевидно є сенс переглянути цей дослідницький вибір і зробити центральною темою те значення, яке має розвиток міст, *підпорядкований у кожному конкретному випадку своїй логіці*.

Та ж соціологія міста може багато розповісти досліднику про місто як лабораторію суспільства, проте не завжди – про місто як самостійний об'єкт наукового пізнання [3]. Різноманіття міст, географічні і соціокультурні особливості розвитку кожного з них є не менш значимим.

Гарним прикладом, в свій час, стало здійснене студентами Києво-Могилянської академії спільно з соціологами Київського національного університету ім. Шевченко вивчення Контрактової площі Києва (2012 р.) [1]. Ними було проведено опитування людей різного віку, статі і діяльності щодо оцінки ними соціально-інфраструктурних об'єктів, розташованих на площі, причин відвідування цього місця, укладена так звана «емоційна карта» району, де позначені простори, які викликали у візитерів позитивні чи негативні почуття. В результаті, отримано якісний зріз «людської географії» Контрактової площі, виявлені місця, які потребують реконструкції чи реорганізації. Таке дослідження – приклад основи для складання планів реконструкції території, рішень девелоперів, які хочуть започаткувати ефективний бізнес тощо. Після осмислення думок людей можуть починати працювати архітектори, містобудівники, фахівці з ландшафтного дизайну, справа яких – у матеріалізації суспільного запиту у красивій і зручній формі.

Зауважимо, що існує ще один важливий момент, який слід брати до уваги: це аспект співвідношення між поняттями «територія» і «простір» з позицій якості життя населення. Якщо під територією розуміють сукупність об'єктних аспектів життєвого середовища, місце життя людини як індивідуума, то під простором – сукупність об'єктних і суб'єктних аспектів існування людини як особистості в її економічному, соціально-

ціннісному, ментальному, соціокультурному, інформаційному та іншому вимірах (просторах). Образ території та образ простору зливаються в місці життя людей. Соціально-економічний і соціокультурний простір міста, в якому людина живе як творець власної долі, детермінує сприйняття як території, так і самої себе, впливає на здоров'я, поведінку тощо. В кінцевому рахунку, мова йде про міську ідентичність, яка також має осмислюватися з різних позицій. Інтегрована форма об'єктивного прояву і суб'єктивного сприйняття простору-часу є базисом формування просторово-часової парадигми в географії [4] і має бути основою для подальших пошуків і у геоурбаністиці.

Сьогоднішній українській геоурбаністиці бракує емпіричних знань про розвиток конкретних міст *відповідно до їх внутрішньої логіки і в контексті тих специфічних умов*, в яких вони знаходилися і знаходяться зараз. За нашим переконанням, через специфічні для кожного місця практики виникають локальні шляхи формування якості життя населення, якість життя стає унікальною разом із містом, в якому відтворюється. Ця думка ще не отримала систематичного подальшого розвитку, але неминуче отримає. Через неї можливе поєднання різних рівнів і різних напрямів в осмисленні урбаністичного розвитку і міст як головних його агентів.

Список літературних джерел

1. Анатомія міста: Київ. Урбаністичні студії. – К.: Смолоскип, 2012. – 195 с.
2. Матвєєва В. Урбанізація та інновації: взаємний вплив і шляхи розв'язання спільних проблем // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. Серія : Міжнародні відносини. 2014. - №14. – С.13-20.
3. Собственная логика городов: Новые подходы в урбанистике – М.: Новое литературное обозрение, Серия “Studia urbanica”. – 2017. – 155 с.
4. Шарыгин М.Д. Общественная география: контуры будущей науки / М.Д. Шарыгин // Географический вестник. – 2014. - № 1(28). – С.20-28.
5. The New Urban Agenda [Electronic source]. – Access mode: <http://habitat3.org/the-new-urban-agenda>

Жебчук Р.Л.

к. е. н, асистент

Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича (Україна),
інтерн Факультету публічної економіки і адміністрування
Краківський економічний університет (Польща)

БАЗИСИ РОЗРАХУНКУ ПОТЕНЦІАЛУ МІСТ ТА ЇХ РІЛЬ В КОНТЕКСТІ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Людина є суспільною істотою. З давніх давен люди об'єднуються для спільного проживання, первинно для створення родини, а далі роду, спільноти і громади. З часом, у зв'язку з необхідністю обміну формуються перші осередки співпраці між громадами, так звані поліси.

В ХХІ столітті ми вже говоримо про села, малі, середні і великі міста, про метрополії і мегаполіси. Ці сучасні елементи країн є не лише крапками на мапі світу, але й важливими місцями людської взаємодії. Як зазначає Джейн Якобс (Jane Jacobs) в своїй праці "Смерть і життя великих американських міст" (The Death and Life of Great American Cities) міста стали "гігантськими лабораторіями проб і помилок, успіхів і невдач в урбаністиці і архітектурі [1]. Великі міста – це місця з фантастичною динамікою, що є сприятливим середовищем для життєвих планів тисяч осіб". Це все свідчить про зростаюче значення міст і, відповідно, зростаючу потребу в дослідженні їх динаміки і перспектив розвитку, їх потенціалу.

На нашу думку, якщо розглядати країну як живий організм, то тоді містам треба віддати роль «суглобів» в економічному русі регіонів і держав. Оскільки розглядаючи їх як ключові вузли, в поєднанні з дорожньою інфраструктурою, міста забезпечують "рух" як "цілого організму" – держави, так і окремих "його частин" – регіонів.

Проте чи насправді міста настільки важливі? Які аргументи на користь їх істотної ролі? В чому криється потенціал міст і як його розрахувати? Спробуємо надати кілька аргументів на користь ролі міст. Водночас, з огляду на сучасні процеси глобалізації почнемо нашу аргументацію зі світового рівня. Так, відповідно до даних ООН (UN – Habitat) [2] чисельність урбанізованого населення постійно зростає.

Таблиця 1

Населення найбільших міст світу в 2015 р.

	Місто	Країна	Населення
1.	Токіо	Японія	33,200,000
2.	Нью Йорк	США	17,800,000
3.	Сан Пауло	Бразилія	17,700,000
4.	Сеул	Південна Корея	17,500,000
5.	Мексико-сіті	Мексика	17,400,000
6.	Осака	Японія	16,425,000
7.	Маніла	Філіппіни	14,750,000
8.	Мумбаї	Індія	14,350,000
9.	Делі	Індія	14,300,000
10.	Джакарта	Індонезія	14,250,000

Населення десяти найбільших міст світу, як бачимо з *табл. 1*, у 2015 р. склало 177,7 млн. осіб, близько 2,4% загальносвітової кількості [3], або ж в чотири рази більше, ніж населення України за той же рік.

Urban population (% of total)

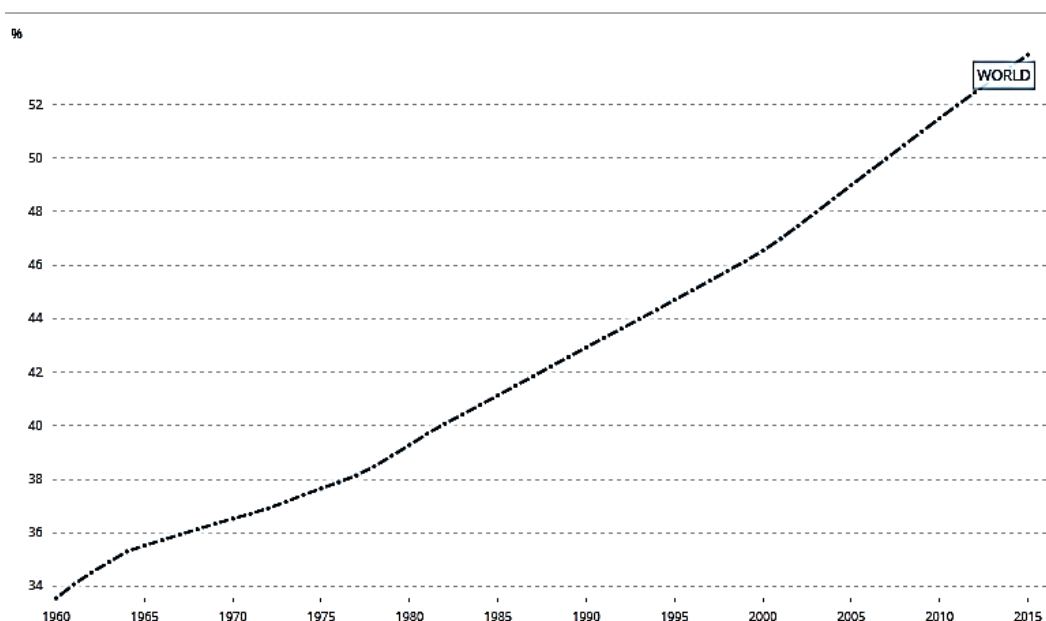


Рис. 1. Кількість урбанізованого населення світу 1960-2015 рр.

Одночасно, варто зазначити, що за даними Світового банку в 2015 р. загальна чисельність людей, що проживають на міських територіях складала 3,943 млрд. осіб, що становить 53,85% загального населення Землі (див. **рис.1**) [4]. Також, як бачимо з

рисунку, даний показник має стійку тенденцію до зростання на відрізку часу з 1960 по 2015 рр., що свідчить про зростаючу роль міст на світовій арені. Проте варто зазначити, що кількість людей, що мешкають на міських територіях перевищила кількість сільського населення відносно недавно (на відрізку 2005-2010 рр.), що свідчить про розвиток процесу урбанізації у світі і зростаючий інтерес людей до життя на територіях такого типу. Або ж скоріше процес збільшення населення світу невідворотно веде до розвитку процесу урбанізації. На основі цього формуємо припущення щодо наявності тенденції зростання ролі міст в соціально-економічному розвитку територій за останні 5-10 років.

Ведучи мову про окремі країни, зазначимо, що в країнах Великої десятки (G10) відповідно даних ООН [5], як бачимо з табл. 2, також переважає населення міських територій. Найвищий даний показник в Бельгії (98%), а в середньому він складає 83,8%.

Таблиця 2

**Населення країн G10, що проживало на урбанізованих
територіях у 2015 р.**

№ п/п	Країна	% урбанізованого населення
1.	Бельгія	98
2.	Велика Британія	83
3.	Італія	69
4.	Канада	82
5.	Нідерланди	90
6.	Німеччина	75
7.	США	82
8.	Франція	80
9.	Швеція	86
10.	Японія	93

Водночас, ведучи мову про країни Східної Європи, треба зазначити, що за даними ООН (табл. 3) до найбільших міст цієї групи переважно належать столиці. Тут живуть від 4,5% (Варшава, Польща) до 20,9% (Мінськ, Білорусія) загальної чисельності населення країни.

Таблиця 3

Населення країн Східної Європи в 2016 р. [6]

Країна	Місто	Статистична концепція	Населення (тисяч осіб)			Частка населення міста в загальній кількості населення / міського населення країни в 2016 р., %	
			2000	2016	2030	Всього	Міське
Білорусія	Мінськ	Міська агломерація	1 700	1 925	1 942	20.9	27.1
Болгарія	Софія	Міська агломерація	1 128	1 230	1 230	17.4	23.5
Чехія	Прага	Місто	1 172	1 324	1 437	12.2	16.8
Угорщина	Будапешт	Місто	1 787	1 712	1 811	17.3	24.2
Польща	Варшава	Місто	1 666	1 727	1 791	4.5	7.5
Румунія	Бухарест	Місто	1 949	1 865	1 939	8.7	15.8
Україна	Київ	Місто	2 606	2 966	3 038	6.7	9.6

Водночас, здійснюючи своє дослідження, ми базувались на офіційних статистичних даних, як міжнародних організацій, так і національних статистичних органів щодо кількості населення міст та країн. Проте чи можна сказати, що саме цей показник визначає реальну кількість людей, що проживають у містах? Адже, зокрема, українська статистика бере до уваги кількість осіб, що офіційно зареєстровані в місті.

Як свідчить життєва практика не всі з цих “зареєстрованих” осіб проживають у місті. Водночас, також не враховуються особи, які з огляду на працю чи інші життєві обставини проживають у місті, але не мають офіційної реєстрації як його мешканці. Відтак, постає питання про те, як розрахувати людський потенціал міста, беручи до уваги реальну чисельність населення, що проживає в ньому.

На нашу думку, шляхом до вирішення вказаного завдання може слугувати підхід до розрахунку кількості мешканців на основі показників споживання. Зокрема, з огляду на

базову фізіологічну потребу, основою для розрахунків тут можуть слугувати показники використання води мешканцями міста.

Зокрема, першим способом може бути розрахунок кількості мешканців міста шляхом ділення загального обсягу спожитої мешканцями міста води на законодавчо встановлений норматив споживання води на 1 особу. Проте слабкістю даного методу може бути завищення чи заниження встановлених нормативів і відповідно їх нереалістичність. З огляду на це, пропонуємо як ще один з підходів до обрахунку кількості населення міста використати розраховану нами норму споживання води на одного мешканця.

Зокрема, за основу пропонуємо взяти показник кількості населення міста визначений на основі останнього офіційного перепису населення. Норматив споживання води, у цьому випадку розраховуємо як ділення офіційного показника загального обсягу спожитої води мешканцями міста на встановлену під час перепису чисельність населення міста. Отриманий в результаті розрахунків показник може бути використаний для подальших розрахунків потенціалу міста. Апробація запропонованих підходів та можливість їх практичного використання буде предметом наших подальших досліджень.

Список літературних джерел

1. Jacobs, Jane [1969], The Economy of Cities. New York: Random House Inc.
2. United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat) Urbanization and Development: Emerging Futures World Cities Report 2016 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://wcr.unhabitat.org/wp-content/uploads/2017/02/WCR-2016-Full-Report.pdf>
3. The World Population Prospects: 2015 Revision [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.un.org/en/development/desa/publications/world-population-prospects-2015-revision.html>
4. Офіційний портал Світового банку [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://data.worldbank.org/topic/urban-development?end=2015&start=1960>
5. World Population Prospects. United Nations Data Booklet [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://esa.un.org/unpd/wpp/Publications/Files/WPP2015_DataBooklet.pdf
6. UN.The World's Cities in 2016 [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.un.org/en/development/desa/population/publications/pdf/urbanization/the_worlds_cities_in_2016_data_booklet.pdf

Казьмір Л.П.,

к.е.н., м.н.с.

ДУ «Інститут регіональних досліджень
імені М.І. Долишнього НАН України»

МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ МОДЕРНІЗАЦІЇ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ВЕЛИКИХ МІСТ

Як це не парадоксально, в Україні досі зберігається чимало рудиментів радянського адміністративно-управлінського підходу до муніципального менеджменту і зокрема – до управління розвитком великих міст, що аж ніяк не відповідає сучасним геополітичним і геоекономічним викликам. Тому все більшої актуальності набувають питання, пов'язані з модернізацією системи управління розвитком великих міст як центрів, де зосереджується значний виробничий, фінансовий, культурний та інноваційний потенціал країни та окремих регіонів.

В сучасних умовах великі міста як потужні генеративно-продуктивні суб'єкти економіки вимушені не лише конкурувати між собою (за державні чи приватні інвестиції, локалізацію підприємств, туристів тощо), а й співпрацювати [2; 4; 8]. Адже глобальний ринок створює нові можливості колишнім конкурентам досягати своїх цілей через співпрацю, метою якої є, насамперед, досягнення стійких конкурентних переваг завдяки ефекту синергії й блокуванню спільних конкурентів. У цьому контексті все популярнішим стає термін кооперенція або соконкурентія (англійською – *co-opetition*), який ввели в економічну літературу А. Бранденбургер (A. Brandenburger) та Б. Нейлбуфф (B. Nalebuff) [3; 6].

Розроблення та імплементація ефективної якісно нової концепції управління розвитком великих міст, яка б враховувала глобалізаційні та євроінтеграційні виклики (як існуючі, так і потенційні), потребує відповідного методологічного обґрунтування (табл. 1).

У методологічному плані в управлінні дуже важливим є принцип відповідності системи і методів управління сутності самого об'єкта [1]. Тому модернізація системи управління розвитком великих міст неодмінно повинна враховувати формування «нової стратегічної якості» великих міст – розвиток їх метрополійних функцій та перспективу входження метрополій II роду до національної (чи наднаціональної) метрополійної мережі [4; 7; 8].

Таблиця 1

Основні етапи формування та імплементації концепції модернізації системи управління розвитком великих міст

<i>Етапи</i>	<i>Стислий зміст основних заходів</i>
Етап 1. Дослідження теоретичних і практичних передумов модернізації	• визначення та аналіз проблем в існуючій системі управління розвитком великих міст; • теоретичне обґрунтування необхідності нових підходів до організації управління; • розвиток відповідного теоретико-методичного забезпечення; • виявлення передумов і ресурсів модернізації системи управління
Етап 2. Розробка нової концепції управління розвитком великих міст	• детермінація рівнів управління і суб'єктно-об'єктних відносин в загальній системі управління розвитком великих міст; • розробка концепції управління розвитком великих міст (його принципів, стратегічних пріоритетів тощо) на основі використання нових технологій менеджменту; • формування нової моделі управління (інститутів, механізмів, інструментів тощо)
Етап 3. Імплементація нової концепції управління розвитком великих міст	• підготовка нормативно-правового, методичного та інформаційно-технічного забезпечення; • організаційно-економічне та кадрове забезпечення; • впровадження інноваційних підходів в управлінську практику; • використання сучасних методів та технологій управління; • моніторинг процесу імплементації нової концепції

Загалом, в теорії модернізації прийнято виділяти досить широкий спектр функцій модернізації системи управління соціально-економічним розвитком, які можна згрупувати у три блоки: базисні, регулятивно-орієнтаційні та інструментальні функції [5]. Базисні функції модернізації системи управління розвитком великих міст (табл. 2) відображають суттєву складність і багатогранність цього процесу як соціального феномену [1].

Серед детермінант перспективної системи управління розвитком великих міст можна виділити такі: цілі управління, орієнтовані на стратегічний розвиток міста та регіону загалом; максимальне задоволення потреб місцевого населення та забезпечення необхідних умов для збереження природного середовища як головний орієнтир в управлінні; широке використання новітніх технологій менеджменту та інновацій для досягнення поставлених цілей.

*Таблиця 2***Базисні функції модернізації системи управління розвитком великих міст**

<i>Функція</i>	<i>Сутність</i>
Світоглядна	Дотримання загальних ідей модернізації зумовлює формування нової управлінської культури
Генетична	Модернізація трактується як система суб'єктно-процесних дій, що інтегрує в одне ціле минуле, сучасне і майбутнє розвитку міста
Гносеологічна	Модернізація системи управління містом спонукає глибше пізнати сутність розвитку міста як багатофункціональної системи та структурувати сам процес управління
Праксеологічна	Модернізація системи управління повинна забезпечити умови для організації ефективної діяльності усіх суб'єктів життєдіяльності міста
Економічна	Модернізація повинна орієнтуватися на зростання результативності економіки міста та підвищення ефективності використання його інтегрального ресурсного потенціалу
Екологічна	Нова система управління повинна забезпечити умови для поліпшення екологічної ситуації в місті та на прилеглих територіях, а також мінімізацію негативного антропогенного впливу на довкілля
Соціальна	Основна мета модернізації – забезпечення зростання якості життя місцевих мешканців
Технологічна	Передбачає модернізацію технологій управління в усіх сферах економіки міста

Джерело: складено на основі [5].

На завершення варто додати, що модернізація системи управління розвитком великих міст вимагає також відповідного інституційного забезпечення, зокрема

формування необхідної законодавчо-нормативної бази, імплементації системи адаптаційних і мотиваційних механізмів, створення відповідних інституційних структур (організацій) та формування умов для їх ефективного функціонування. А це, своєю чергою, суттєво актуалізує дослідження принципів, механізмів та бар'єрів трансплантації інститутів і вивчення причин їх відторгнення чи дисфункції. У цьому контексті на особливу увагу заслуговують питання, безпосередньо пов'язані з розробкою методів проектування інституційного середовища управління розвитком великих міст в умовах сучасних глобалізаційних викликів та оцінювання їх потенційного впливу на розвиток регіональної економіки загалом.

Список літературних джерел

1. Гаєвська О.Б. Управління як соціальний феномен / О.Б. Гаєвська. – К. : КНЕУ, 2000. – 168 с.
2. Карий О. Комплексний розвиток міст: теорія та методологія стратегічного планування : монографія / О. Карий. – Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2011. – 308 с.
3. Крикавський Є.В. Концепція кластера у формуванні потенціалу конкурентоспроможності деревообробних підприємств / Є.В. Крикавський, О.А. Похильченко; Національний ун-т «Львівська політехніка». – Львів, 2012. – 352 с.
4. Метрополійні функції великих міст України: потенціал розвитку та перспективи реалізації : монографія / ДУ «ІРД ім. М.І. Долішнього НАН України»; наук. ред. М.І. Мельник. – Львів, 2016. – 552 с.
5. Монастирський Г.Л. Модернізаційна парадигма управління економічним розвитком територіальних спільнот базового рівня : монографія / Г.Л. Монастирський. – Тернопіль : Економічна думка, 2010. – 464 с.
6. Brandenburger A.M. Co-Opetition / A.M. Brandenburger, B.J. Nalebuff. – New York : Doubleday Publishing, 1996. – 304 p.
7. Kazmir L.P. Metropolization dualism / L.P. Kazmir, O.V. Kushniretska // Prospects of world science – 2015: Materials of the XI International scientific and practical conference. – Vol. 2. Economic science. – Sheffield: Science and education, 2015. – P. 47-50.

8. Krätke S. Metropolisation of the European economic territory as a consequence of increasing specialization of urban agglomerations in the knowledge economy / S. Krätke // European Planning Studies. – 2007. – Vol. 15. – No 1. – P. 1-27.

Кудирко О.В.,

к.е.н., доцент

ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

КОНЦЕПЦІЯ «ПРУЖНОГО МІСТА» – АКТУАЛЬНИЙ ТРЕНД СУЧАСНОЇ УРБАНІСТИКИ

В умовах секторальних і географічних трансформацій сучасного міста питання урбаністики набувають особливої ваги, і перш за все, в частині пошуку ефективного інструменту дослідження функціонування та розвитку агломерацій. Однією із знакових подій у даній сфері можна вважати черговий Світовий урбаністичний форум (World Urban Forum 9 – WUF9), який відбувся у лютому 2018 році у Малайзії та став глобальною платформою для зацікавлених сторін із багатьох країн світу.

На порядку денному форуму WUF9 стояло обговорення основних трендів та ключових векторів розвитку міст ХХІ ст., а саме: питання міграції; використання технологій та передові рішення у сфері «smart city»; розвиток публічних просторів, зокрема їх соціальної складової, як каталізаторів розвитку міста; поширення тенденцій швидкого планування, як реакції на нові виклики; концепція пружного міста як інструмент адаптації його стратегій до темпів і ритмів локальних та глобальних випробувань тощо [1].

Поряд із не менш важливими та актуальними питаннями існування сучасних мегаполісів, концепція «пружних міст» (англ. resilient city) є дискусійною та активно обговорюваною у світовій урбаністичній спільноті. Дослідження даної категорії у науковій та популярній літературі показало, що слово «пружний» було обрано в якості узагальнюючого терміну для стратегій планування і проектування, необхідних в умовах формування потенціалу розвитку сучасних міст у відповідь на майбутні виклики.

Розглядаючи етимологію слова «пружність», ми розуміємо здатність матеріалу відскакувати чи відновлювати свою форму після згинання чи розтягування. Використання

даного терміну у контексті проблем урбаністики пов'язане із екологічним напрямом. Зокрема, в екології пружність описана як здатність екосистеми витримувати зміни, не перетворюючись у якісно новий стан. Відповідно, пружна екосистема – це та, яка може ефективно протидіяти екстерналіям та відновлюватись після значних потрясінь.

Визначаючи поняття пружність у контексті міста та його соціальних систем, під пружністю, як і у екологічному розумінні, передбачається можливість адаптуватись до мінливих зовнішніх потрясінь, але окрім цього пружність в соціальних системах має свою особливість – люди повинні передбачати та планувати майбутнє. Таким чином, пружне місто – це місто, яке здатне сприймати, витримувати та протидіяти можливим потрясінням і підкреслює його соціальні, економічні і технічні системи та інфраструктури для забезпечення виконання належних функцій та самобутності.

Концепція «пружне місто» у контексті екосистем та інтегрованих систем людей у межах міста має три ключові характеристики:

- величину змін, яких система може зазнати, проте зберегти ті ж елементи управління та структуру;
- ступінь відновлення, за якої система здатна до самоорганізації;
- здатність створювати і нарощувати можливості для навчання і адаптації.

Дана концепція заохочується багатьма країнами світу. Так, У США Фондом Рокфеллера створений проект 100 Resilient Cities (100RC), основне завдання якого допомога містам стати більш пружними до фізичних, соціальних та економічних проблем, які стають невід'ємною частиною сучасного світу. Сьогодні членами проекту є міста з різних країн світу, такі, наприклад, як Барселона, Бостон, Джакарта, Кіото, Атланта, Дакар, Лондон, Буенос-Айрес, Мехіко, Париж та багато інших [2].

Проект 100RC розглядає пружність як реакцію міста не тільки на природні катаклізми, такі як землетруси, пожеги, повені тощо, а і соціальні та інфраструктурні зміни, що перешкоджають ефективному функціонуванню міста. Прикладами таких загроз можуть бути високий рівень безробіття, перенавантажена або неефективна система транспорту загального користування, постійний дефіцит продовольства і води. Місто, яке реагує на потрясіння та загрози здатне їм протидіяти та в цілому краще виконувати поставлені перед ним функції.

Міста, які здобули гранти в рамках проекту 100RC отримали підтримку для реалізації концепції пружності за такими напрямками:

- фінансове та матеріально-технічне забезпечення для створення в уряді міста комітету з питань пружності;
- експертна підтримка для розробки ефективної стратегії пружності;
- доступ до рішень державного та недержавного секторів, які здатні допомогти в розробці та реалізації стратегії протидії;
- членство в глобальній мережі міст-членів проекту для обміну досвідом у реалізації стратегії.

Відповідно, реалізація поставлених завдань сприятиме не лише підтримці окремих міст на шляху впровадження концепції пружності, але і створенню глобальної практики пружності між урядами країн, неприбутковими організаціями, приватним сектором та окремими громадянами. Концепція «пружних міст» базується на тому, що зміни постійні і передбачити їх у сучасному динамічному світі досить складно. У найближчі десятиліття потреба у створенні потенціалу для підвищення пружності вимагатиме розробки гнучких і різноманітних стратегій для подолання потрясінь і стресів в умовах міських інфраструктурних систем.

Список літературних джерел

1. Шевченко О. Світовий урбаністичний форум 2018: нотатки учасника. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mistosite.org.ua/uk/articles/svitovyi-urbanistychnyi-forum-2018-notatky-uchasnyka>
2. 100 Resilient Cities. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.100resilientcities.org/about-us/>

Марущинець А.В.,

к.геогр.н., науковий співробітник

Інститут географії НАН України

ВИЗНАЧЕННЯ НАПРЯМІВ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО РОЗВИТКУ КИЇВСЬКОГО МЕТРОПОЛІСНОГО РЕГІОНУ ЗА ДОПОМОГОЮ ДАНИХ ДИСТАНЦІЙНОГО ЗОНДУВАННЯ ЗЕМЛІ

Функціонування метрополісів як потужних соціально-економічних центрів справляє значний вплив на прилеглу територію та утворює цілісний у функціональному

відношенні метрополісний регіон. В Україні таким утворенням є Київський метрополісний регіон. Він охоплює як міські поселення, так і міжміський простір, які знаходяться в зоні метрополісного впливу та тісно взаємопов'язані. Визначення динаміки та векторів територіального розвитку цього регіону є важливим науковим завданням.

Широкі можливості для вирішення цього завдання мають дані дистанційного зондування землі (ДЗЗ), як джерела отримання інформації про земну поверхню, зокрема про динаміку забудови населених пунктів. ДЗЗ має низку переваг у дослідженнях просторового розвитку населених пунктів:

1. Оперативність, об'єктивність та незалежність одержуваної інформації на значні за площею території;
2. На відміну від статистичних ДЗЗ несуть інформацію про реальний стан розвитку населених пунктів на чітко визначений момент часу;
3. Доступність інформації (наприклад знімки Landsat знаходяться у відкритому доступі для науковців);
4. Охоплення значного часового проміжку (з 70-х років XX ст. і по наш час);
5. Висока швидкість обробки супутникових даних з допомогою ГІС-технологій методами автоматизованої обробки даних;
6. Дозволяють здійснювати дослідження, не контактуючи безпосередньо з територією дослідження.

Динаміку та основні напрями розвитку населених пунктів (метрополісних регіонів) найдоцільніше досліджувати на основі виявлення забудованих територій (території під населеними пунктами). Саме аналіз цих територій у різні часові проміжки протягом достатньо довгого часового періоду дає змогу виявляти вектори територіального розвитку метрополісного регіону, сучасні межі забудови та його територіальну структуру.

В даному дослідженні використовувалися дані дистанційного зондування Землі американської космічної програми Landsat. Усі знімки Landsat є мультиспектральними, тобто мають спектральні канали від синього, зеленого, червоного видимих до інфрачервоного та теплового.

На нашу думку, забудовані території найдоцільніше виділяти за допомогою розрахунків спектральних індексів, як одних з найточніших методів. Спектральний індекс – кількісний показник, що розраховується в результаті математичних операцій з різними

спектральними діапазонами (каналами) супутникового знімку. За цим методом дешифрування слід проводити окремо для кожного знімку впродовж досліджуваного періоду. Для виділення забудованих територій, в залежності від часу та якості знімків було використано такі спектральні індекси: NDBI (Normalised Difference Built-Up Index) – нормалізований індекс забудови; UI (Urban Index) – індекс забудови; EBBI (Enhanced Built-Up and Bareness Index) – покращений індекс забудови. Дешифрування та автоматизована обробка космічних знімків проводилася засобами ГІС-технологій, зокрема з допомогою програмного забезпечення ArcGis.

Інформаційна база дослідження була сформована на дві дати 1976 і 2016 роки, що дало змогу прослідкувати основні вектори зміни забудованих територій за тривалий проміжок часу.

Далі було проведено дешифрування космічних знімків та обрахування спектральних індексів. Це дало змогу побудувати картосхеми, які відображають забудовані та незабудовані території (див.рис. 1).

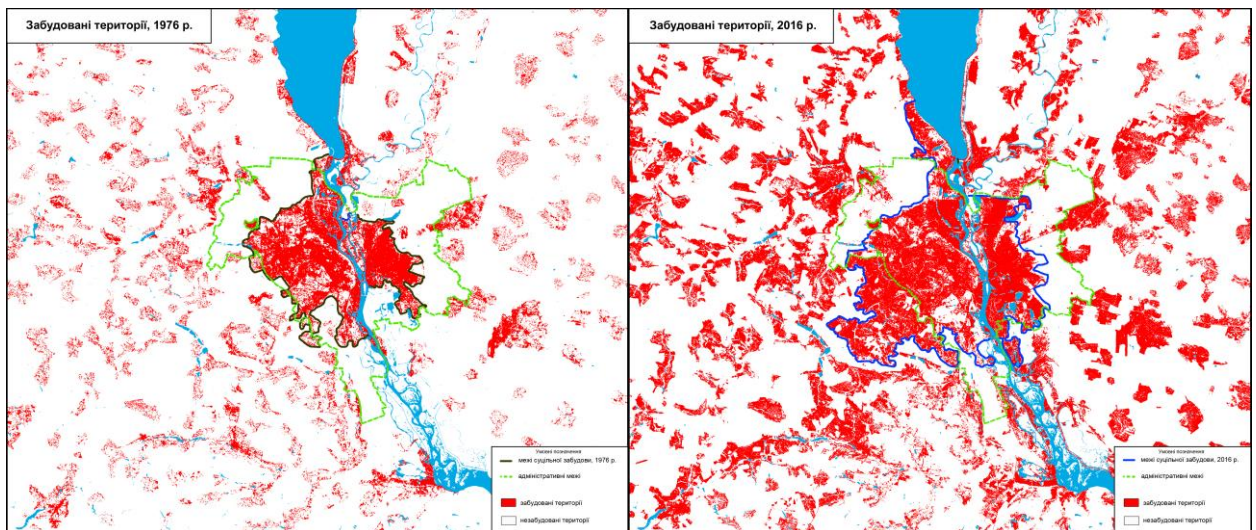


Рис. 1. Забудовані території Київського метрополісного регіону, 1976 та 2016 рр.

Було окреслено межі суцільної забудови міста Києва у 1976 та 2016 роках. Вона об'єднує ряд міст та сіл навколо Києва у єдине високо урбанізоване ядро, навколо якого і розвивається Київський метрополісний регіон.

У 2016 році порівняно з 1976 роком суттєво збільшилася площа забудованих територій, особливо помітних змін зазнала суцільна забудова міста, яка відчутно вийшла

за адміністративні межі Києва. Аналіз забудови за цей період дав можливість виділити основні вектори та напрями цих змін (див.рис. 2). Зокрема, найпотужнішим вектором росту суцільної забудови Києва є південно-західний. Дещо меншою мірою виділяються північний, південний та північно-східний вектори. Також спостерігається значне зростання рівня забудови у приміських поселеннях Києва, особливо у тих які знаходяться вдовж важливих транспортних артерій.

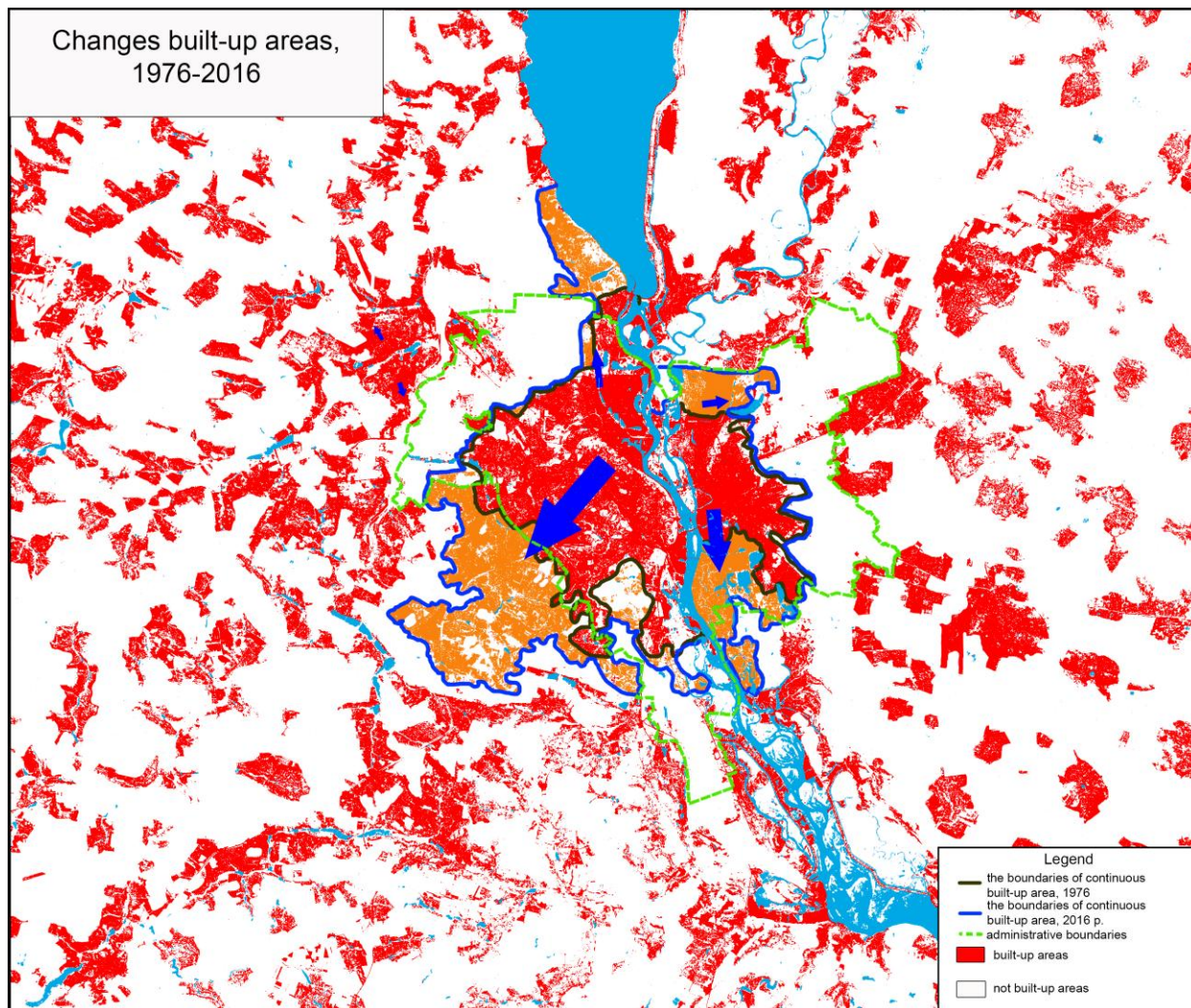


Рис.2. Зміни забудованих територій, 1976-2016 роки

Проведене дослідження дозволило зробити такі висновки:

- За аналізований період суцільна забудова Києва зросла більше як в 1,6 рази і становить сьогодні 508,9 км²;

- Вона вийшла за адміністративні межі Києва, де її площа складає 132,2 км² (приблизно 26 % від загальної площі);
- Фактично сформувалась суцільна зона міської забудови, що об'єднала ряд міст та сіл навколо Києва в єдине високоурбанізоване ядро, навколо якого активно розвивається Київський метрополісний регіон;
- Основним чинником, що лімітує розростання цього високоурбанізованого ядра є лісові масиви та природоохоронні об'єкти, відсутність яких і визначила південно-західний вектор його росту;
- Суцільна забудова, що вийшла за адміністративні межі Києва отримала переважно поселенську функцію, перетворивши все ще самостійні населені пункти в «спальні райони» Києва. В найближчій перспективі це зумовить низку серйозних соціально-економічних проблем та потенційно може створити конфліктні зони на контактних ділянках високоурбанізованого ядра.

Осипова О. І.,

к.е.н., старший викладач кафедри

економіко-математичного моделювання

ДВНЗ «Київський національний економічний

університет імені Вадима Гетьмана», м. Київ

ПРОСТОРОВА ЕКОНОМЕТРИЧНА МОДЕЛЬ ОЦІНЮВАННЯ БІДНОСТІ В МІСТАХ УКРАЇНИ

Бідність є складним соціально-економічним явищем, яка формується під впливом багатьох економічних, політичних та соціально-демографічних факторів. При цьому важливим завданням при дослідженні проблем бідності є аналіз та оцінювання впливу вищеперерахованих факторів. Потужним інструментом, із використанням якого можна проводити такий аналіз, є економетричне моделювання. Також, як відмічається в роботах [1, 2] рівень бідності часто є однаковим або досить схожим у територіально близьких районах (наприклад, регіонах, містах), що говорить про наявність просторових ефектів, тобто про вплив на рівень бідності в конкретному регіоні (місті) сусідніх регіонів (міст). В

зв'язку з цим, актуальним при дослідженні бідності, є використання просторових економетричних моделей.

Отже, метою нашої роботи є побудова економетричної моделі оцінювання бідності в містах України із врахуванням просторових ефектів.

На основі критичного аналізу наукових робіт, що присвячені регресійному аналізу бідності [1-3], ми виділили такі основні фактори, що впливають на рівень бідності: *vgr* – валовий регіональний продукт у розрахунку на особу, грн.; *rank* – фіктивна змінна, що відображає положення міста в рейтингу найкращих українських міст для бізнесу (*rank* = 1, якщо місто входить в 10-ку лідерів рейтингу, *rank* = 0 у протилежному випадку). Обидві ці змінні узагальнено характеризують рівень економічного розвитку та добробуту в місті, тобто мають безпосередній вплив на рівень бідності. Показником, що характеризує бідність в містах України та обрано нами як залежну змінну в моделі, є частка населення із середньодушовими доходами на місяць нижче прожиткового мінімуму, % – *poverty*.

При побудові економетричної моделі ми використовували дані Державної служби статистики України [4] та журналу Forbes Україна [5].

Для виявлення просторових ефектів розрахуємо глобальний індекс просторової автокореляції Морана, який виражає загальний ступінь схожості між просторово близькими містами за значенням досліджуваної змінної *poverty* [1, 6]:

$$I = \frac{\sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^N w_{ij} (y_i - \bar{y})(y_j - \bar{y})}{\frac{1}{N} \sum_{i=1}^N (y_i - \bar{y})^2 \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^N w_{ij}}. \quad (1)$$

де N — кількість міст, y_i — значення змінної *poverty* в i -тому місті, y_j — значення змінної *poverty* в j -тому місті, $\bar{y}$ — середнє значення змінної *poverty*, w_{ij} — елементи вагової матриці сусідів W . Дана матриця являє собою квадратну симетричну матрицю розміру $N \times N$, кожний елемент якої (w_{ij}) характеризує міру близькості об'єктів i та j . Ми використовували матрицю зворотних відстаней, тобто недиагональні елементи матриці розраховувались так: $w_{ij} = 1/d_{ij}$, де d_{ij} — відстань між містами i та j по автомобільним шляхам [6]. Результати розрахунків подано в *табл. 1*.

Таблиця 1

Значення глобального індексу Морана для міст України за рівнем бідності¹

Рік	Індекс Морана	Рік	Індекс Морана
2005	0,197***	2011	0,287***
2006	0,068*	2012	0,157***
2007	0,195***	2013	0,181***
2008	0,116***	2014	0,100***
2009	0,123***	2015	0,011
2010	0,196***	2016	0,162***

Як бачимо, наявність просторової автокореляції діагностовано для всіх років за винятком 2015. Додатні значення індексів Морана говорять про наявність прямої залежності рівня бідності в окремо взятому місті від рівнів бідності в сусідніх містах.

Для врахування просторових ефектів побудуємо просторову економетричну модель. Дана модель дозволяє оцінювати взаємозв'язок між змінною Y та одним або декількома факторами X , що впливають на змінну Y , беручи до уваги просторову залежність серед спостережень. Узагальнено просторова економетрична модель подається так [1, 6]:

$$y_i = \rho W y + \beta x_i + \varepsilon_i, \quad (2)$$

де y_i – значення залежної змінної для i -го об'єкту; x_i – значення пояснюючих змінних для i -го об'єкту; β – оцінки коефіцієнтів моделі при пояснюючих змінних; W – вагова матриця сусідів; ε_i – випадкова складова економетричної моделі; ρ – коефіцієнт просторової автокореляції. Значимість і знак цього коефіцієнту дозволяють робити висновки про те, що на значення залежної змінної в i -тому об'єкті впливають значення залежних змінних в сусідніх об'єктах [6].

Для співставлення результатів спочатку ми розрахували звичайну лінійну регресію, що не враховує просторового впливу між змінними (модель 1), а для оцінювання просторових ефектів ми розрахували просторову авторегресійну модель (модель 2). Моделі будувались на основі статистичних даних за 2016 рік, величина ВРП – з одиничним лагом, тобто за 2015 рік. Результати наведені в табл. 2, а саме: значення та рівень значимості коефіцієнтів моделі, критерії перевірки значимості моделі (критерій Фішера для моделі 1 та критерій Вальда для моделі 2) та інформаційний критерій Акаїке (AIC). Чим меншим є значення цього критерію, тим краще розрахована модель описує реальні статистичні дані.

¹ Статистична значимість індексу Морана в таблиці позначено так: для p -рівня $\leq 0,01$ – ***, для p -рівня $\leq 0,05$ – **, для p -рівня $\leq 0,1$ – *.

Таблиця 2

Економетричні моделі оцінювання бідності в містах України²

Показник	Модель 1 звичайна лінійна регресія (OLS)	Модель 2 просторова авторегресійна модель (SAM)
<i>gdp</i>	-0,003*	-0,002*
<i>rank</i>	-5,294**	-6,439***
ρ	-	0,489**
Значимість моделі	F = 12.45***	Wald chi2(2) = 35.263***
AIC	132,510	130,248

Як бачимо, обидві моделі та коефіцієнти в моделях є статистично значимими, проте за критерієм AIC просторова авторегресійна модель є кращою. За цією моделлю отримали, що зростання ВРП на 1 грн. дозволяє скоротити частку бідного населення на 0,002%, а перебування міста в 10-ці кращих міст України для ведення бізнесу за інших рівних умов дає скорочення частки бідного населення майже на 6,5%. При цьому вплив сусідніх міст виявився суттєвим та статистично значимим: зростання частки бідного населення в сусідніх містах на 1% обумовлює зростання бідності в конкретному місті на 0,489%.

Список літературних джерел

1. Miranti R. Understanding the Relationships between Development Factors and Regional Poverty: What Have We Learned from Indonesia?/ R. Miranti// Journal of Poverty. – 2017. – №6. – Р. 483-507.
2. Piñeros L. A., Clavijo A. Within subjective poverty, multidimensional poverty and food security: a glance at living conditions of Colombian households. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
https://www.unece.org/fileadmin/DAM/stats/documents/ece/ces/ge.15/2013/WP_27_Colombia3_D_En_01.pdf
3. Вітківська К. В. Статистична оцінка впливу факторів на рівень бідності /К.В. Вітківська//. – Формування ринкових відносин в Україні. – 2015. – С.202-205.

² Статистична значимість коефіцієнтів та моделі в таблиці позначено так: для p -рівня $\leq 0,01$ – ***, для p -рівня $\leq 0,05$ – **, для p -рівня $\leq 0,1$ – *.

4. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Найкращі міста для бізнесу Forbse №6, 2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://forbes.net.ua/ua/magazine/forbes/1395318-najkrashchi-mista-dlya-biznesu>.
6. Осипова О. І. Оцінювання функцій попиту із використанням просторово-авторегресійних моделей [Електронний ресурс] / О. І. Осипова, Ю. В. Ігнатова, Л. П. Шендерівська// Глобальні та національні проблеми економіки. – 2017. - № 20. – Режим доступу: <http://global-national.in.ua/issue-20-2017>.

Покляцький С.А.,

к.геогр.н., с.н.с.

Інститут географії НАН України, м. Київ, Україна

РЕЙТИНГОВА ОЦІНКА УМОВ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ ВЕЛИКИХ МІСТ УКРАЇНИ

Людина – це та істота, яка завжди прагне до саморозвитку, поліпшення матеріального та духовного стану, намагається досягнути сенс свого буття і досягнути щастя в максимальному його представленні. Досить символічною в людських потребах виступає фігура піраміди, яка ототожнює рух кожного з нас. В процесі еволюції людина перейшла від спрощеної моделі-піраміди досягнення своїх життєвих принципів до складної, оскільки суттєво зросла в розумінні наших потреб, бажань та цінностей. Сьогодні доводиться переосмислювати піраміду людських потреб з позиції тих категорій, які якомога ширше відображають життя людини, а саме таких шести блоків: «умови життя», «спосіб життя», «рівень життя», «якість життя», «збалансований розвиток» та «щастя». Досягнення вершини передбачає подолання усіх ключових елементів, з яких складається піраміда, одним із таких початкових блоків виступають саме «умови життя».

Актуальність. Як і в людському чи будь-якому іншому організмі є життєво важливі органи, без функціонування яких організм стає не життєздатним, так і у будь-якій країні є відповідні «точки» чи «полюси», без яких неможливе сучасне життя людей і рух країни вперед. На нашу думку, в ХХІ столітті для України, швидше за все і для більшості країн світу, такими життєво важливими точками виступають великі міста (з населенням понад 100 тис. осіб). Великі міста, принаймні для України, є останньою лінією стримування для

населення від міграції за кордон. В останні десятиріччя окремі ланки механічних рухів населення «село – місто – регіональний центр – столиця – поселення будь-якої категорії за кордоном» витримуються досить чітко. Відповідно для держави неймовірно важливо знайти механізм запобігання такому великому переселенню спочатку на рівні регіонального центру (великого міста), і потім – на менших рівнях поселення [1]. Про актуальність подібних досліджень також вказують нові цілі ООН в області сталого розвитку, які були розроблені в 2016 р. Насамперед, мова йде (ціль № 11) про забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості та екологічного збалансованого розвитку міст і населених пунктів [2].

Матеріали та методи. База необхідних показників по даній роботі формувалася шляхом пошуку та відбору офіційної статистичної та іншої опублікованої у відкритих джерелах інформації щодо визначених основних складових формування умов життя населення великих міст України (економічної, соціальної, екологічної, соціокультурної та демографічної). Відбір даних був співвіднесений з: необхідністю комплексної оцінки, яка передбачає врахування найважливіших характеристик по кожній з підсистем умов життя населення; репрезентативністю і збалансованістю самих показників; «вимушеною» адаптацією до можливостей існуючої статистичної звітності на рівні великих міст; відповідністю обраних показників завданням побудови інтегральних індексів умов життя населення у містах. Задля дослідження динамічних зрушень до уваги бралися – 2005, 2010 та 2015 рр.

Індекс умов життя населення розраховувався на основі семи складових, які найширше представляють життя людей у місті (24 показники):

1) *економічний потенціал* (кількість суб'єктів господарської діяльності (на 1000 осіб), кількість малих підприємств (на 10 тис. чоловік), середньомісячна номінальна заробітна плата (грн.), обсяг реалізованих послуг (грн. на 1 особу), обсяг роздрібного товарообороту (грн.. на 1 особу));

2) *інфраструктурно-освітній потенціал* (кількість дитячих садків на 1000 дітей віком від 2 до 5 років, кількість шкіл на 1000 дітей віком від 6 до 17 років);

3) *житловий потенціал* (забезпеченість населення житлом (м^2 на 1 особу), обсяг введення житла (м^2 на 10 тис. осіб));

4) *потенціал екологічної сприятливості* (щільність викидів від стаціонарних джерел (кг. на км^2), щільність викидів від пересувних джерел (кг. на км^2), обсяг викидів від

стаціонарних джерел (кг. на 1 особу), обсяг викидів від пересувних джерел (кг. на 1 особу));

5) *потенціал охорони здоров'я* (кількість лікарів усіх спеціальностей (на 1000 осіб), кількість середнього медичного потенціалу (на 1000 осіб), кількість лікарняних ліжок (на 1000 осіб), ємність амбулаторно-поліклінічних відвідувань за зміну (на 1000 осіб));

6) *потенціал демографічного зростання* (коефіцієнт народжуваності, коефіцієнт смертності, коефіцієнт прибулих, коефіцієнт вибулих);

7) *трудова потенція* (питома вага дітей, питома вага працездатного населення, питома вага людей віком понад 60 (прототип пенсіонерів)).

В даному дослідженні застосовано метод стандартизації показників, коли в якості нормованих індексів використовуються ранги (порядкові місця) міст по кожному з показників. Внаслідок порядкового шкалювання міста послідовно впорядковуються за кожним з показників від 1 до тої кількості міст, які були представлені для показників-стимуляторів, і в зворотному порядку для показників-дестимуляторів. Після присвоєння рангів за окремими показниками, в кожній з груп знаходять середній ранг (місце) того чи іншого міста за всіма показниками по групі. Фактично цей середній ранг по групах і являє собою бальний індекс, що характеризує положення того чи іншого міста серед інших. Загальна ж оцінка розраховується таким чином: рейтинги отримані містами по кожному з показників (бальний індекс) сумуються і діляться на кількість показників, в результаті чого отримуємо середній бал (середнє місце) того чи іншого міста серед інших міст.

Результати дослідження та їх аналіз. Загальний індекс умов життя населення засвідчив незначні коливання в індексі протягом останніх десяти років (див. *табл. 1*). Більш суттєвими коливання виглядають з позиції рейтингу міст. Наприклад, позиції міст Вінниця та Запоріжжя за останні роки покращилися, тоді як позиції міст Біла Церква, Одеса та Кременчук погіршилися.

Економічний потенціал великих міст засвідчив явну перевагу міст з населенням понад 1 мільйон мешканців та близьких до даної цифри – Київ, Харків, Дніпро, Одеса та Львів. Високі індекси для даних міст характерні протягом всіх трьох досліджуваних років. Теж саме стосується і міст-аутсайдерів – Біла Церква, Павлоград, Кам'янське, Мелітополь та Чернігів (в останніх двох найнижчі зарплати у групі великих міст і в порівнянні з Києвом ця цифра нижча фактично втричі за 2015 р.)

Таблиця 1

Індекс умов життя населення великих міст України

МІСТА		ІНДЕ КС 2005	РЕЙТИ НГ 2005	ІНДЕ КС 2010	РЕЙТИ НГ 2010	ІНДЕ КС 2015	РЕЙТИ НГ 2015
1	Вінниця	12,60	27	13,55	24	14,02	20
2	Луцьк	16,57	9	16,71	8	16,33	12
3	Дніпро	16,30	10	15,94	12	16,53	11
4	Кам'янське	14,18	21	14,68	18	13,66	22
5	Кривий Ріг	14,86	17	14,67	19	15,15	15
6	Нікополь	13,31	24	13,98	22	14,52	19
7	Павлоград	15,71	11	16,21	9	15,17	14
8	Житомир	12,81	26	13,07	26	12,67	28
9	Ужгород	19,76	3	19,80	2	20,13	2
10	Запоріжжя	11,81	29	12,43	28	13,63	23
11	Бердянськ	10,59	30	10,84	30	12,26	29
12	Мелітополь	12,12	28	12,10	29	12,76	26
13	Івано-Франківськ	17,05	8	18,20	5	19,79	3
14	Біла Церква	15,29	13	13,78	23	13,04	25
15	Кропивницький	15,22	16	16,02	10	15,55	13
16	Львів	17,99	6	16,91	7	17,36	7
17	Миколаїв	13,39	23	12,45	27	12,74	27
18	Одеса	15,47	12	15,64	15	13,86	21
19	Полтава	14,20	20	15,66	14	14,92	17
20	Кременчук	14,58	18	14,66	20	11,69	30
21	Рівне	13,44	22	15,23	17	17,07	8
22	Суми	15,23	15	15,85	13	16,61	10
23	Тернопіль	18,72	4	18,99	3	18,21	4
24	Харків	17,55	7	15,45	16	15,05	16
25	Херсон	15,28	14	15,94	11	16,75	9
26	Хмельницький	18,14	5	17,55	6	17,73	5

МІСТА		ІНДЕ КС 2005	РЕЙТИ НГ 2005	ІНДЕ КС 2010	РЕЙТИ НГ 2010	ІНДЕ КС 2015	РЕЙТИ НГ 2015
27	Черкаси	12,92	25	13,44	25	14,53	18
28	Чернівці	20,96	2	18,37	4	17,50	6
29	Чернігів	14,54	19	14,41	21	13,47	24
30	Київ	22,51	1	20,56	1	20,23	1

Інфраструктурно-освітній потенціал вказав на те, що найбільш забезпеченими дитячими садками та школами є міста східної та центральної України – Дніпро, Кам’янське, Нікополь, Запоріжжя, Херсон. Водночас, такі тенденції радше пов’язані з негативним демографічним потенціалом даних міст, що нами було встановлено раніше. Фактично весь інфраструктурно-освітній потенціал є спадком, який залишився ще з часів Радянського Союзу. В зв’язку з від’ємними сальдо міграції та скороченням приросту населення ці міста і отримали високі бали. Попри те, що у Вінниці, Луцьку чи Києві збільшується населення і навіть будуються нові школи, міста з даними потоками не справляються, що не можна відзначити позитивно.

Згідно з індексом *житлового потенціалу* у 2015 р. в лідерах знаходяться Тернопіль, Івано-Франківськ, Київ, Ужгород та Вінниця. Остання за період з 2010 р. спромоглася з останнього місця по забезпеченості населення житлом піднятися на 17 місце (з 15,9 м² до 21,8 м²). Високими показниками відзначаються міста з низьким демографічним потенціалом – населення виїздить, а площа залишається. Низькі ж показники отримали Бердянськ, Біла Церква, Запоріжжя, Житомир, Кременчук. Досить посередніми показниками відзначилися такі міста як Одеса, Дніпро та Харків, які швидше за все не в змозі встигнути із запитом населення.

Потенціал екологічної сприятливості засвідчив усім давно відомі негативні показники для здебільшого східних міст та міст, які тяжіють до промислового виробництва. В першу чергу це стосується викидів від стаціонарних джерел. Високі індекси характерні для міст, які знаходяться, або ж на Заході (Івано-Франківськ, Чернівці), або ж біля морського узбережжя (Бердянськ), з певним виключенням. Загалом же, не приходить констатувати про велику розбіжність в даному індексі.

Потенціал охорони здоров'я слабо корелюється з регіональними відмінностями. І загалом, якщо високі індекси Києва є в цілому читабельними наперед, то цього явно не скажеш про Чернігів, Білу Церкву та Кривий Ріг. Останній в цьому списку у 2015 р. взагалі має чи не найкращі показники по кількості лікарняних ліжок, ємності амбулаторно-поліклінічних відвідувань та кількості середнього медичного персоналу. Низькі ж індекси отримують Вінниця, Одеса, Бердянськ, Запоріжжя та Житомир.

Потенціал демографічного зростання вказав на перевагу міст Західної та Центральної України. Явним лідером є місто Київ разом з такими містами, як Рівне, Чернівці, Хмельницький, Тернопіль, Івано-Франківськ. Низькі показники характерні для всіх тих самих міст Дніпропетровської та Запорізької областей.

Трудовий потенціал міст вивів у 2015 році в лідери Рівне, Луцьк, Тернопіль, Івано-Франківськ, Чернівці, Хмельницький та Київ. Найнижчі бали отримали Бердянськ, Нікополь, Запоріжжя, Одеса та Мелітополь.

Висновки. Рейтинговий метод, при дослідженні «життєвих категорій», однією з яких і є умови життя, завжди викликатиме непередбачуване знаходження певних міст на тих чи інших позиціях. Зрозуміло, що і загальна картина без міст АРК, Донецької та Луганської областей є не зовсім чіткою. До того ж і масив статистичних даних бажав би бути кращим. Проте і даний індекс дає певні підстави для роздумів.

По-перше, за всі роки беззаперечним лідером, в нашому рейтингу є місто Київ. Столиці, напрочуд від багатьох інших міст, вже 10 років поспіль ніщо не заважає бути номером один.

По-друге, спостерігається чітке зростання індексу умов життя населення із сходу на захід. Це в свою чергу пов'язано із занепадом промислового потенціалу країни та із ситуацією, яка наразі відбувається на сході та півдні країни.

По-третє, за статистичними даними такі міста як Харків, Дніпро чи Одеса показали дуже посередні індекси. Це в свою чергу вказує на той факт, що дослідження умов життя також має ґрунтуватися і на соціологічних опитуваннях, завдяки яким на ситуацію можна подивитися з іншої сторони.

Список літературних джерел

1. Покляцький С.А. Умови життя населення великих міст України: суспільно-географічне дослідження / С.А. Покляцький // Національна Академія Наук України. Інститут географії. Проект «Наукова книга» (молоді вчені). – К.:Видавництво «Наукова думка», 2016. – 184 с.

Пристапа М.Б.,

студентка 4 курсу

Національний університет

«Острозька академія»

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ МОДЕЛЮВАННЯ ВПЛИВУ ЧИННИКІВ НА ЕКОНОМІЧНЕ ЗРОСТАННЯ ТЕРИТОРІЇ

За існуючих умов економічне зростання є важливою суспільною проблемою, до якої постійно прикута увага економістів, політиків та міжнародних організацій. Більшість науковців під економічним зростанням пропонують розуміти збільшення кількості товарів та послуг, які виробляються національною економікою, або ототожнюють зміст цього з поняття з економічним прогресом. Проблемою значної частини визначень є те, що основний акцент в них зроблено не на якісних, а на кількісних характеристиках.

Досягнення стійкого економічного зростання є ключовим елементом стратегії розвитку як економіки всієї країни, так і кожної її територіальної одиниці; загальним орієнтиром економічної політики держави.

Механізм дії чинників економічного зростання досліджується у моделях економічного зростання, які являють собою абстрактне, спрощене вираження реального економічного процесу у формі рівнянь або графіків, що відображає найсуттєвіші риси реальної системи, що вивчається [2]. Розробку теорії економічного зростання здійснюють різні представники наукових напрямів в економічній теорії, тому й існує багато підходів.

В залежності від того, якими способами вирішуються основні проблеми економічного зростання, які мають відношення до тенденцій та джерел економічного зростання, збереження тривалої стійкості зростання, визначення результатів вибраної технологічної політики, внесення змін у структуру економіки, визначення основних факторів і результатів економічного зростання, виокремлюють класичну, неокласичну, кейнсіанську та некейнсіанську моделі економічного зростання.

Головними завданнями побудови моделей є:

- обґрунтування впливу факторів на кінцевий результат;
- визначення частки кожного фактора у забезпеченні зростання досліджуваного показника;

- оптимальне поєднання інструментарію моделей зростання в реалізації політики економічного зростання [5].

Кейсіанські макроекономічні моделі в якості основного джерела економічного розвитку виділяють сукупний попит, який при зміні мультиплікативно впливає на результат функціонування економічної системи. Багато уваги кейнсіанці звертають на інвестиції, вплив яких проявляється через ефект мультиплікатора.

У неокейнсіанських моделях економічного зростання основна увага зосереджується на кількісних залежностях розширеного відтворення, основним фактором при цьому визначається нагромадження капіталу [5].

Найпростішою посткейнсіанською моделлю економічного зростання є модель Домара, у якій в явному вигляді присутній лише ринок благ. Модель робить припущення, що на ринку праці є надлишкова пропозиція, що забезпечує постійний рівень цін, ринок благ збалансований. Приріст інвестицій збільшує сукупний попит і сукупну пропозицію [3]. Якщо відсутній технічний прогрес у довгостроковому періоді, то рівноважного зростання економіки можна досягнути, зрівнявши темп приросту інвестицій та добуток значення продуктивності капіталу з граничною схильністю до заощадження. Теорія зростання Е. Домара доводить, що є такий рівноважний темп зростання, за якого гарантується повне використання наявних виробничих потужностей. Рівноважний темп зростання буде збільшуватися, якщо зростатиме рівноважна норма заощаджень та зменшуватиметься капіталомісткість продукції.

До таких же результатів кількома роками раніше дійшов Р. Харрод, який на відміну від Домара значну увагу приділяє зайнятості робочої сили. Згідно з моделлю Харрода, якщо темпи зростання трудових ресурсів випереджають темпи зростання капіталу, то фактичний обсяг виробництва починає перевищувати очікуваний, стимулюючи подальше зростання інвестицій і економіки загалом; якщо темпи зростання трудових ресурсів менші за темпи зростання капіталу, то фактичний обсяг виробництва скоротиться внаслідок нестачі трудових ресурсів і виникне депресія.

Схожість цих двох моделей зумовила створення єдиної моделі Харрода–Домара. Основними чинниками у моделі є величина та схильність до заощадження. Головні особливості моделі зводяться до таких: модель спирається на капітальну теорію вартості; в основі моделі лежить принцип, за яким зростання капіталу відбувається пропорційно

зростанню праці; модель не враховує технологічні зміни; основним фактором моделі є сукупний попит; модель вважає рівними розмір інвестицій та заощаджень; чисті інвестиції дорівнюють приросту капіталу.

Модель Харрода–Домара показує, що економічне зростання можливе якщо збільшити заощадження у національному доході або підвищити ефективність використання капіталу [5].

У класичній моделі основним фактором економічного зростання є капітал, під яким розуміються засоби виробництва: земля та праця. Класичні моделі А. Сміта, Т. Мальтуса, Ж.-Б. Сея розглядають економічний розвиток в умовах незмінних розмірів земельних угідь та зростаючої кількості населення. Класики стверджують, що коли технічного прогресу немає, вільні землі вичерпуються і збільшення чисельності населення призводить до дії закону спадної віддачі факторів виробництва. За таких умов кожного року кількість створюваного додаткового продукту та ставки заробітної плати зменшується, а земельна рента збільшується.

На відміну від класиків, неокласичні моделі економічного зростання враховують якісні показники економічного зростання.

Відомим представником неокласичної теорії був Р. Солоу, який розпочав своє дослідження економічного зростання з аналізу моделі Харрода–Домара у своїй праці "До питання про теорію економічного зростання" (1956), де закріпив основи власного підходу до цього питання. Він детально дослідив чотири економічні величини: споживання, інвестиції, капітал і працю як такі, що виникають абсолютно самостійно. Вчений вивів взаємозалежність між національним доходом, обсягом виробничих фондів і трудовими ресурсами.

У свою модель він включив лише два фактори – працю і капітал. Технічний прогрес залишився поза моделлю, але він просто міг бути введений в неї. Р. Солоу першим розглянув технічний прогрес не як автономний чинник, який призводить до зростання ефективності виробництва, а який врахував зміни, що впливають на виробничі функції.

У моделі Солоу було доведено, що норма заощаджень в економіці визначає розмір запасу капіталу та, відповідно, обсяг виробництва; зростання норми заощаджень призводить до швидкого економічного зростання та досягнення нового стійкого стану, у довгостроковій перспективі зростання продуктивності залежить від технологічного

прогресу; чим вищий темп зростання населення, тим нижчий обсяг виробництва на одного робітника [4].

Моделюючи економічне зростання, модель Солоу базується на виробничій функції, яка показує взаємозв'язок між обсягом суспільного продукту і факторами виробництва (працею, капіталом, землею), а також технічним прогресом.

Моделі Харрода–Домара та Солоу ефективно працюють і у сучасній економіці, але враховуючи стрімкий економічний розвиток виникає потреба модифікувати вже існуючі моделі та врахувати багато інших чинників, які також здійснюють вагомий вплив на економічне зростання. Впродовж останніх десятиліть економіки передових країн світу демонстрували зростання обсягів випуску продукції на особу, це явище позначено терміном «сучасне економічне зростання».

Провідні економісти світового рівня, такі як П.М. Ромер, Р. Лукас та С. Ребело сформулювали стилізовані факти сучасного економічного зростання, що відбивають тенденції та закономірності, типові для сучасної економічної динаміки, побудували на їх основі ендогенні моделі економічного зростання [1]:

- темпи зростання випуску на одного робітника значно відрізняються в різних країнах;
- накопичення окремих економічних факторів не має вирішального значення для пояснення відмінностей у рівнях економічного розвитку; основну роль відіграє продуктивність економічних факторів, їх одночасне зростання та взаємний вплив;
- важливу роль у забезпеченні високих темпів економічного зростання посідають науково-технологічний прогрес та освіта, що знижують залежність виробництва від ресурсів.

На ранньому етапі розвитку моделей економічного зростання розглядалися лише такі форми капіталу, як фізичний капітал та трудові ресурси. Згодом загальновизнаним стало врахування людського капіталу, що являє собою сукупність накопичених професійних знань, умінь та навиків, отриманих у процесі навчання та підвищення кваліфікації.

Отже, основними завданнями побудови моделей зростання є пояснення впливу факторів виробництва на кінцевий результат, визначення частки кожного фактора в

забезпеченні зростання кінцевого результату, оптимальне поєднання інструментарію моделей зростання в реалізації політики економічного зростання. Дослідження моделей економічного зростання, також дозволяє зробити висновок, що сьогодні моделювання вимагає врахування великої кількості чинників, таких як капітал, інвестиції, заощадження, зростання трудових ресурсів, рівень зайнятості, науково-технічний прогрес та рівень освіти. Незважаючи на значну кількість моделей, присвячених різним аспектам впливу факторів на зростання економіки, існуючий рівень аналізу недостатньо розроблений. Більшість існуючих математичних моделей описують вплив окремих груп факторів, але немає моделей, які б показували вплив чинників комплексно, залишається відкритим питання побудови нової моделі.

Список літературних джерел

1. Антонюк О. П. Аналіз підходів до моделювання економічного зростання з урахуванням екологічного та соціального факторів / О. П. Антонюк [Електронний ресурс] // Економіка і регіон. – 2014. – № 6. – С. 125–129. – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/econrig_2014_6_22
2. Білецька Л. В. Економічна теорія: навч. посіб. / Л. В. Білецька, О. В. Білецький, В. І. Савич– К.: Центр учбової літератури, 2009. – 685 с.
3. Будаговська С. Макроекономіка: підруч. / С. Будаговська, О. Кілієвич, І. Луніна, Т. Пахомова, О. Романюк, А. Сніжко, О. Сніжко – К.: Основи, 1998. – 518 с.
4. Гончарук А. Г. Разработка, моделирование и оценка комплексного показателя экономической эффективности общественного производства / А. Г. Гончарук // Труды Одесского политехнического университета. – 2006. – № 1(25). – с. 257–262.
5. Мельник А. Ф. Національна економіка : навч. посіб. / А. Ф. Мельник, А. Ю. Васіна, Т. Л. Желюк, Т. М. Попович; ред.: А. Ф. Мельник. – К. : Знання, 2011. – 464 с.

Науковий керівник: Аверкина М. Ф., д.е.н., професор
Національний університет «Острозька академія»

Рилєєв С.В.,

к.е.н., доцент

Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ

ІНДИКАТОРИ ЯКОСТІ ПОСЛУГ КОМУНАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ ЩОДО ПОВОДЖЕННЯ З ТВЕРДИМИ ПОБУТОВИМИ ВІДХОДАМИ

Сектор комунального господарства покликаний забезпечувати нормальну життєдіяльність населення, а також функціонування підприємств, установ та організацій. Комунальні послуги розглядаються як результат господарської діяльності, спрямованої на задоволення потреб фізичної або юридичної особи в забезпеченні холодною й гарячою водою, водовідведенням, газо- та електропостачанням, опаленням, а також вивезенням побутових відходів у порядку, встановленому законодавством.

На сьогодні функціонування комунального господарства в більшості регіонів країни характеризується зростанням кризових явищ. До числа основних проблем даної сфери відносяться, насамперед, низька якість послуг, що надаються, високий рівень зносу основних засобів, великі непродуктивні втрати ресурсів тощо. Саме на їх рішення повинні бути спрямовані зусилля органів влади всіх рівнів та керівників комунальних підприємств, у т.ч. тих, що надають послуги щодо поводження з твердими побутовими відходами (ТПВ).

Сьогодення визначає якість вирішальною характеристикою конкурентоспроможності, ефективності і надійності підприємств і, як наслідок, вимагає принципово нових підходів до управління якістю промислових послуг. В останні роки критерії оцінки та вимоги щодо рівня якості зазнали принципових змін [1, с. 55]. Але для комунальної сфери досягти такої конкурентоспроможності самотійно неможливо.

В умовах євроінтеграції України, якість стає одним з вирішальних показників конкурентоспроможності, ефективності та надійності роботи суб'єктів господарювання. Як наслідок, виникає необхідність удосконалення комплексного та системного підходу щодо оцінки якості послуг на основі формування та групування індикаторних показників з урахуванням специфіки функціонування підприємств комунальної форми власності сфери поводження з ТПВ.

В основу оцінки якості надання послуг щодо поводження з ТПВ покладено положення Стандарту організації України ЖКГ 08.09-020:2012 «Надання послуг з вивезення побутових відходів (операції поводження з побутовими відходами – збирання, зберігання, перевезення). Критерії та методи оцінки якості», затвердженого Наказом

Міністерства регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ від 21.12.2012 р. № 643 (рис.1).

Положення щодо оцінки якості послуг щодо поводження з відходами	
Сфера застосування	
1. Органи місцевого самоврядування під час проведення конкурсів на надання послуг з вивезення побутових відходів та здійснення контролю якості послуг. 2. Суб'єкти господарювання, що здійснюють надання послуг з вивезення побутових відходів	
Суб'єкти оцінки	
Комісії, утворені з ініціативи чи за участю органу місцевого самоврядування, та/або органу самоорганізації населення і членів правлінь об'єднань співвласників багатоквартирних будинків, житлово-будівельного кооперативу, молодіжного житлового комплексу	
Критерії оцінки	
	Кваліфікаційні: - наявність матеріально-технічної бази; - вартість надання послуг; - досвід роботи з надання послуг з вивезення побутових відходів; - наявність та кількість працівників відповідної кваліфікації.
	Технологічні: - обсяги надання послуг із збирання, зберігання, перевезення ТПВ; - обсяги надання послуг із збирання, зберігання, перевезення великогабаритних побутових відходів; - обсяги надання послуг із збирання, зберігання, перевезення ремонтних побутових відходів; - обсяги надання послуг із збирання, зберігання, перевезення відходів як вторинної сировини у разі впровадження роздільного збирання побутових відходів
	Технічні: - наявність можливості здійснювати щоденний контроль за технічним станом засобів, що використовуються під час надання послуг власними силами на території підприємства, умови виконання регламентних робіт з технічного обслуговування та ремонту спеціально обладнаних транспортних засобів; - підтримання належного санітарного стану спеціально обладнаних транспортних засобів для збирання та перевезення побутових відходів відповідно до вимог державних санітарних норм та правил утримання територій населених місць; - наявність можливості проводити щоденний огляд стану здоров'я персоналу штатним медичним працівником у відповідно обладнаному медичному пункті; - наявність можливості забезпечити зберігання та охорону транспортних засобів для збирання та перевезення побутових відходів на власній або орендованій території; - наявність системи контролю руху спеціально обладнаних транспортних засобів під час збирання та перевезення побутових відходів; - наявність можливості організації оперативного управління
Методи оцінки	
- проведенням аналізу роботи суб'єкта господарювання, що надає послуги з вивезення побутових відходів шляхом щорічної перевірки комісією дотримання стандартів, нормативів, норм, порядків і правил; - опитуванням споживачів про якість надання послуг	

Рис.1. Положення щодо оцінки якості послуг із поводження з відходами [3].

Стан процесу поводження з ТПВ може бути описаний якісними та кількісними характеристиками, тобто ефективність процесу поводження з ТПВ може та повинна підлягати оцінці. Вихідними характеристиками щодо визначення рівня розвитку процесу, що оцінюється, можуть виступати відповідні індикатори. Індикатор у системі поводження з ТПВ можна визначити як показник поводження з ТПВ, який дозволяє здійснювати оцінку на основі візуально спостережуваних або статистичних даних [2, с. 71-72].

Класифікація індикаторів в системі оцінки якості послуг комунальних підприємств щодо поводження з ТПВ наведена на **рис. 2**.



Рис. 2. Класифікація індикаторів оцінки якості послуг комунальних підприємств щодо поводження з ТПВ

Розробку переліку індикаторів в сфері поводження з ТПВ необхідно здійснювати виходячи з припущення про те, що дані за цими індикаторами існують і є доступними, і чи можна ці дані отримати без додаткових зусиль. Дуже важливо забезпечити збір детальної інформації про кожну з пріоритетних проблем.

Перелік індикаторів повинен бути визначений на підставі їх пріоритетності, яка залежить від обраного параметра розгляду питання або від ступеня важливості вимоги до технологічного циклу, стану навколишнього природного середовища, і не залежить від інституційного рівня контролю.

Правильна організація поводження з ТПВ визначається дотриманням екологічних, санітарно-гігієнічних та естетичних вимог. На цій підставі можна виділити наступні групи індикаторів: екологічні (природоохоронні); санітарно-гігієнічні; техніко-економічні; естетичні.

Індикатори, які обираються за способом отримання інформації для розрахунку, можна розділити на два типи: прямі і непрямі.

Контроль якості послуг та робіт щодо поводження з ТПВ повинен здійснюватися на різних інституційних рівнях. Серед них можна виділити такі рівні: рівень виконавця; рівень замовника; місцевий (регіональний) рівень; загальнодержавний рівень.

Вибір тієї чи іншої групи індикаторів залежить від ступеня доступності і характеру інформації про процес поводження з ТПВ, наявних повноважень інституційного рівня і конкретних цілей дослідження, а також розроблених анкет-опитувань спеціалізованими організаціями за погодженням з органами місцевого самоврядування (при проведенні опитування споживачів послуг щодо поводження з ТПВ).

Список літературних джерел

1. Пичурин И. И. Основы управления качеством : монография / И. И. Пичурин, Д. В. Блинов. – Екатеринбург : Изд-во «УМЦ УПИ», 2016. – 106 с.
2. Лебедева А. А. Методика комплексной оценки системы обращения с отходами в населенных пунктах Российской Федерации : дис. ... канд. геолог. наук : 25.00.36 / Лебедева Анастасия Алексеевна. – Санкт-Петербург, 2015. – 193 с.

3. Надання послуг з вивезення побутових відходів (операції поводження з побутовими відходами – збирання, зберігання, перевезення). Критерії та методи оцінки якості (СОУ ЖКГ 08.09-020:2012) : СОУ ЖКГ 08.09-020:2012. – [Чинний від 01-07-2013]. – К. : ДП «Український науково-дослідний і навчальний центр проблем стандартизації, сертифікації та якості», 2012. – XII, 12 с. (Стандарт організації України)

Танцюра Ю.А.,

студентка

Національний авіаційний університет

ПРОБЛЕМАТИКА ВИЗНАЧЕННЯ МЕГАПОЛІСІВ У ГЛОБАЛЬНОМУ ЕКОНОМІЧНОМУ ПРОСТОРИ

Сучасні мегаполіси розвиваються в якості міжнаціональних вузлів глобального економічного простору за рахунок локалізації і концентрації важливих функцій, інформаційних потоків та інноваційних видів діяльності. Великі міські агломерації фіксують важливі імпульси людського розвитку, стаючи центрами формування громадянського суспільства, вдосконалення загальнолюдських норм і інституцій та набувають все більшої значущості, впливаючи на розвиток ключових, глобальних, політичних, економічних, соціальних, демографічних, культурних та інших процесів.

Число мегаполісів, які формують просторово-організаційний каркас глобальної економіки, безперервно збільшується внаслідок розширення географії ділових зв'язків, появи нових центрів ділової активності, інтеграції в глобальну економічну систему нових елементів.

Перші спроби ідентифікації міст, що грають важливу роль в процесах загальносвітового розвитку, були зроблені в роботах П. Геддеса (P. Geddes) [1], Ж. Готтмана (T. Gottman) [2], Л. Мамфорда Mumford) [3]. Для виявлення ключових міських агломерацій вчені використовували такі показники розвитку міст, як кількість та густота населення, площа та внесок в національну економіку.

Подальший розвиток цього напрямку пов'язано з роботами Р. Коена (R. Cohen), П. Нокса (P. Knox), Дж. Фрідмана (J. Friedman), Г. Вулфа (Wolff), Н. Глікмана (N. Glickman), в яких ідентифікація ключових міст світу тісно погоджувалася з теорією міжнародного

поділу праці [4]. В якості вихідних індикаторів даних для аналізу використовувалися економічні (статистичні) показники розвитку міст[5], а також індикатори, пов'язані з діяльністю транснаціональних корпорацій, бірж і банків, з переміщенням капіталу.

З розвитком системного підходу у всіх областях знань дослідники позиціонують мегаполіси як структурні елементи світового геополітичного і глобального економічного простору, самостійно формують мережі транснаціональних взаємодій.

Але незважаючи на появу різноманітних методів оцінки ролі міст у світовій економіці, зростання числа оцінюваних чинників, розвиток нових методів збору та обробки інформації, та підвищення доступності даних для дослідження в розрізі міських агломерацій, проблема ідентифікації ключових міст залишається як і раніше актуальною.

Однією з головних проблем, що ускладнюють виявлення найбільш впливових міст, є відсутність чіткої концепції міст і різноманіття використовуваних дослідниками понять для позначення міських агломерацій, що зробили істотний вплив на розвиток економічної, політичної, соціально-культурної сфер людського буття. Вирішення питання ускладнюється не тільки певними недоліками, властивими в тій чи іншій мірі кожній з сучасних систем оцінки, скільки відсутністю ясного і чіткого уявлення про те, за допомогою яких індикаторів (або їх сукупності) пояснюється значення міста в системі глобальної економіки.

Мегаполіс, як і раніше, є одним з найбільш часто вживаних дослідниками поняттям порівняно з новими численними термінами, які з'явилися в останні десятиліття для визначення міських агломерацій.

У зарубіжній літературі існує чіткий поділ концептів мега-міста (megacity), до складу якого входять поняття «конурбація» (conurbation), «метрополіс» (metropolis), «мега-поліс» (megalopolis), «глобальний міський регіон» (global city-region), «глобалізоване місто» (globalized city), «мега-регіон» (megaregion), і «глобальне місто», близькими за значенням до якого є дефініції світове місто і альфа-місто. Дане розмежування обумовлене тим, що генезис позначених груп понять відбувався під впливом різних дослідницьких традицій в урбаністиці: демографічно-географічної, заснованої на аналізі статистичних і кількісних показників розвитку міських агломерацій, і функціональної, яка оформилася в зв'язку з поглибленням досліджень економічної ролі великих міст. Таким чином, концепції мега-міста і глобального міста позначають різні властивості міських агломерацій - розмірність і функціональне значення відповідно.

Отже, мега-міста можуть бути легко ідентифіковані на основі аналізу просторових і демографічних характеристик. Типовими критеріями в даному випадку є розміри займаної території, кількість і щільність населення, протяжність транспортних магістралей, площа будівель і споруд і т. д. Ідентифікація міст, які суттєво впливають на розвиток глобальної економіки, є більш складною проблемою через відсутність наукового консенсусу щодо того, що визначає «глобальність міста». У цьому основна причина численності досліджень мегаполісів в аспекті оцінки їх значимості в розвитку світового господарства.

Безумовно, складно обґрунтувати фіксований набір критеріїв, які дозволять оцінити роль мегаполісу в структурі глобального економічного простору. Міста, що мають ключове значення для розвитку глобальної економіки, можуть істотно відрізнитися за такими параметрами, як кількість і щільність населення, розміри, розвиненість інфраструктури. В сучасних умовах ні кількість і щільність населення міста, ні площа займаної ним території, ні його столичний статус у великій країні не забезпечують йому ключову роль в глобальній економіці.

У цілому найважливіші мегаполіси світу характеризуються екстремальними концентраціями ресурсів, можливостей і елементів інфраструктури, а також значною функціональною роллю в системі глобальної економіки і високим ступенем використання в системі транснаціональних взаємодій.

В умовах посилення значущості нематеріальних факторів виробництва, віртуалізації різних видів людської активності, становлення та розвитку загальнопланетарного інформаційно-комунікаційного простору роль і значення окремого мегаполісу визначаються, не стільки показниками концентрації фінансових і економічних інститутів і різних видів капіталу і ресурсів, скільки ступенем інклюзії мегаполісу в глобальне економічне середовище як систему транснаціональних взаємодій, яка визначається різноманітністю і міцністю його зв'язків з елементами структури глобального економічного простору. Таким чином, базовим індикатором для ідентифікації мегаполісів як вузлів глобального економічного простору стає ступінь інтегрованості мегаполісу в глобальну економічну систему, а предметом аналізу – характер відносин мегаполісу з внутрішнім і зовнішнім середовищем.

Список літературних джерел

1. Geddes P. Cities in Evolution –London : Routledge. Thoemmes Press Reprint, 1997.

2. Gottmann J. Megalopolis: the urbanized northeastern seaboard of the United States. – New York: Twentieth Century Fund, 1961
3. Mumford L. The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. – New York: Harcourt, Brace and World, 1961
4. The Global Cities Reader -Ed. by Brenner N., Keil R. Bell & Bain
5. Glickman N. Cities and the International Division of Labour. The Capitalist City: Global Restructuring and Community Politics. –Oxford : Blackwell, 1987

Науковий керівник: Касьянова Н.В., д.е.н., проф.,
Національний авіаційний університет

Тульчинський Р. В.,
к.е.н., доцент,
ПВНЗ «Міжнародний науково-технічний університет імені
академіка Юрія Бугая»

РОЗВИТОК МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ НОВОГО РЕГІОНАЛІЗМУ В УКРАЇНІ

Країни, що входять до європейського простору розвиваються відповідно до парадигми нового регіоналізму. Основні принципи становлення нового регіоналізму відображаються у прийнятій Асамблеєю Європейських регіонів 4 грудня 1996 р. Декларації щодо регіоналізму, що полягає у розширенні й посиленні повноважень та окресленні напрямів розвитку регіонів із основними завданнями та положеннями політики підтримання регіоналізму [1].

Новий регіоналізм в європейських країнах супроводжується процесами децентралізації, що полягають не тільки у збільшенні та розширенні прав місцевої влади в управлінні всіма сферами життя населення, а й відповідальності перед громадянами. Новий регіоналізм як явище знаходиться у постійній трансформації під впливом глобалізації, економічної лібералізації, політичних сил та соціально-економічної політики на різних рівнях, у тому числі самих регіонів, оскільки існують різні напрями та бачення регіонів щодо обрання заходів їх соціально-економічного розвитку та різні принципи формування регіональних утворень [4, с. 39].

Варто зауважити, що осмислення процесів становлення нового регіоналізму здійснюється не тільки в економічному, але також і в історичному, філософському, політичному, соціальному, культурному, психологічному та інших аспектах. Теорія нового регіоналізму виникла під впливом процесів глобалізації та зумовлена прагненням до модернізації економіки.

Типологія процесів регіоналізації європейських країн за ознаками самоврядування, закріпленими інституційними правами, тенденціями політико-правового розвитку та іншими факторами доводить відсутність уніфікованості та багатогранності процесу регіоналізації в цілому.

Наприклад, процес регіоналізації та децентралізації у Франції розпочався в 1960 р. та був закінчений у 1972 р., в якому регіони було визначено інститутами економічної адміністрації. З 2006 р. у Франції законодавчо закріплено 36571 комун, 3879 кантони, 329 округів, 96 департаменти та 22 регіони [, с. 47]. До функцій регіонів входить стимулювання та координування регіонального розвитку, освіти, професійного навчання тощо з урахуванням потреб та вимог департаментів, що не підлягають контролю регіонів. Комуні мають право на вирішення питань містобудування, департаменти опікуються проблемами аграрної сфери, розбудови соціальної та виробничої інфраструктури тощо.

При цьому, об'єднуючим є те, що парадигма нового регіоналізму, яка підтверджується досвідом європейських країн, спрямована на нівелювання диспропорцій соціально-економічного розвитку регіонів, подолання інституційних перешкод розвитку та ґрунтується на тому, що головними базисами розвитку регіону є:

- використання його ендогенного потенціалу, акцентуючи увагу не на матеріальній, а на інноваційно-інформаційній складовій;
- процес регіоналізації, який спрямований на розширення повноважень та функцій на регіональному рівні влади з одночасним посиленням відповідальності як перед населенням, так і перед державою одночасно.

Для України в умовах розпочатого процесу децентралізації особливо актуальним та важливим є розвиток міських агломерацій [3, с. 4]. Під агломераціями частіше всього розуміють зони урбанізації, які виникли на базі великого міста, що об'єднують суміжні населені пункти інтенсивними господарськими, культурно-побутовими та іншими зв'язками, характеризуються високим ступенем територіальної концентрації виробничих потужностей та високою щільністю населення.

Отже, на наш погляд, в умовах становлення нового регіоналізму в Україні виникає потреба у розробленні стратегічних напрямів соціально-економічного розвитку не тільки на регіональному рівні, а й на рівні міських агломерацій, яким притаманна концентрація виробничих, фінансових, науково-інтелектуальних та інших ресурсів та потенційних можливостей соціально-економічного розвитку.

Список літературних джерел

1. Декларація щодо регіоналізму в Європі. Асамблея Європейських Регіонів від 4 грудня 1996 р. // Управління сучасним містом. – 2001. – № 7-9 (3).
2. Берегой Т. Закордонний досвід децентралізації: перспективи для України / Т. Берегой // Державне управління та місцеве самоврядування. – Вип. 4(11). – 2011. – С. 40-48.
3. Биченко Л.А. Актуальні питання розвитку міських агломерацій / Л.А. Биченко // Актуальні проблеми державного управління. – № 2(40). – С. 1-11.
4. Тульчинська С.О. Перспективи та доміанти розвитку інтелектуально-інноваційної системи регіонів України [Текст] : монографія / С.О. Тульчинська. – Херсон: Ви-во «ПП Вишемирський В.С.», 2014. – 210 с.

Білинська А.Р.,
магістр кафедри АФМ
Національний університет «Львівська
політехніка», м. Львів

ПРОБЛЕМИ СТАНУ СУЧАСНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА ЛЬВОВА

Транспорт є однією з головних складових територіального поділу праці та засобом забезпечення територіальних взаємозв'язків, сполучною ланкою між виробництвом і споживанням. Разом із іншими секторами транспортний комплекс міст є заставою ефективного розвитку всіх сфер його життєдіяльності, а також індикатором якості життя населення. Роль транспорту невіддільно зростає, особливо в період втілення в життя масштабних інтернаціональних інтеграційних планів.

Залізничним транспортом у січні 2018 року відправлено 886,0 тис. пасажирів, що на 0,5% менше обсягу січня 2017 року [4]. Послугами автомобільного транспорту у січні 2018 року скористалися 9405,2 тис. пасажирів, що на 9,7% менше, ніж у січні 2017 року.

З аеропорту м. Львова авіаційним транспортом відправлено 45,3 тис. пасажирів, у тому числі у міжнародному сполученні – 37,7 тис., що на 47,6% та на 55,8% відповідно більше від обсягів січня 2017 року [4].

Електротранспортом області перевезено 7405,3 тис. пасажирів (на 15,9% більше, ніж у січні 2017 року), зокрема тролейбусами перевезено 2685,8 тис. осіб (на 31,2% більше), трамваями – 4719,5 тис. осіб (на 8,7% більше).

Основою розвитку транспортної інфраструктури міста є забезпечення безпеки та надійності транспортних зв'язків, збільшення обсягів пасажирських та вантажних перевезень, зберігання стану навколишнього середовища [1]. Для вирішення поставленої задачі необхідна розвинута єдина транспортна система міста, яка забезпечить взаємодію різних видів транспорту.

У січні 2018 року вантажооборот підприємств транспорту становив 919,1 млн. ткм і порівняно з січнем 2017 року збільшився на 18,9%. Усіма видами транспорту перевезено 1140,5 тис. т вантажів, що на 14,3% більше обсягу січня 2017 року. Залізничним транспортом у січні 2018 року відправлено 271,0 тис. т вантажів, що на 1,5% менше, ніж у січні 2017 року [4].

Будь-який продукт, щоб зберегти свою цінність, має бути доправлений до покупця в конкретні терміни [2]. Саме транспорту і транспортній інфраструктурі належить важлива роль у виконанні цієї функції і прискоренні процесу відтворення. Автотранспортом області у січні 2018 року перевезено 869,5 тис. т вантажів, що на 20,2% більше обсягу січня 2017 року. Вантажооборот збільшився на 16,9% і становив 273,7 млн. ткм. [4].

На сьогодні транспортна інфраструктура міста Львова знаходиться в економічній кризі, через фізичний і моральний знос матеріально-технічної бази, відсутності ринкового механізму функціонування та управління міським транспортом.

У січні 2018 року усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 343,5 млн.пас.км, що на 8,3% менше обсягу січня 2017 року. Послугами пасажирського транспорту скористалися 17,7 млн. пасажирів, або 99,7% від обсягу січня 2017 року [4].

Негайного вирішення потребує ціла низка проблем.

Таблиця 1

Основні проблеми транспортної інфраструктури міста Львова

Проблема	Характеристика
Історичні та географічна передумови	м. Львів одне із найдавніших міст України, тому інфраструктура, особливо центральної його частини, не розрахована на значну кількість транспорту. Ще однією проблемою є складний рельєф міста
Обмеженість та брак паркувальних місць	Недостатня кількість місць, де можна залишити автомобіль, чи це центральна частина міста, чи спальний район. Вулиць, де є платні парковки, в центральній частині міста лише кілька, та й вони не користується попитом, адже поруч можна поставити авто безкоштовно. В ідеалі потрібні перехоплюючі майданчики на в'їзді в місто, де людина могла б спокійно залишити авто та їхати далі громадським транспортом – можливо, навіть безкоштовно
Відповідність паркувальних місць	Паркування на тротуарах є наслідком проектування вулиць за застарілими нормами, які не передбачали такої великої потреби в паркувальних місцях
Розвантаження промислових та продовольчих товарів	Великогабаритні автомобілі, що зупиняються на тротуарі перед крамницею чи іншим об'єктом, зазвичай перебивають дорогу як пішоходам, так і іншим автомобілям чи громадському транспорту

Проблема	Характеристика
Транзит через місто	Завантаженість вулиць міста Львова, а особливо його центральної частини
Завантаженість вулиць міста та хаотичність руху	Громадський електротранспорт часто блокується легковими автомобілями та іншим громадським транспортом
Відсутність культури руху та формування відповідних маршрутів транспортних засобів	Неконтрольований доступ до дорожніх знаків, що супроводжується їх невидимістю, відсутністю, невідповідністю тощо. Неефективна спланованість та організованість ремонтних робіт, яка супроводжується складністю руху; Розбудова житлових та торгових комплексів, що постають у різних районах м. Львова, супроводжується невідповідною спланованістю пропускної спроможності вулиць та достатньої кількості ділянок для паркування. Застарілість будівельних норм.
Неконтрольований пасажиропотік та фізичний знос громадського транспорту	Відсутність контролю за виконанням норм пасажирських перевезень у громадському транспорті. Застарілий громадський транспорт та недостатня його кількість на маршрутах

Отже, стан транспортної інфраструктури м. Львова та проблеми її розвитку на сучасному етапі перетворюються у серйозну перешкоду на шляху реалізації національних інтересів держави як у цілому, так і за окремими її елементами.

Розвиток транспортної інфраструктури міста Львова це є важливий напрям соціально-економічного прогресу та відповідності міжнародним стандартам. При цьому успішне вирішення багатьох проблем визначається ефективністю механізму управління транспортним комплексом. Для розвитку і покращення транспортної інфраструктури необхідно вжити такі заходи:

- створити системи інформаційного забезпечення транспортних процесів;
- впровадити сучасні технічні засоби контролю та управління рухом;
- моніторити транспортні потоки;
- виявляти проблемні ділянки та усувати причини що їх спричиняють;
- розширити або ж додатково сформувати пропускну здатність вулично-дорожньої мережі;

- формувати оптимальну транспортну інфраструктуру з використанням принципів логістики, транспортно-логістичних центрів, які забезпечать взаємодію між видами транспорту, а також ефективність перевезення пасажирів і вантажів;
- модернізувати громадський транспорт, його інфраструктуру, рухомий склад, управління.

Список літературних джерел

1. Фоменко Г.Р. Транспортна інфраструктура і проблеми міст. / Проблеми розвитку міського середовища: збірник наукових праць Вип. 2 (16) / Національний авіаційний університет. Київ, 2016
2. Шиба О.А. Вплив розвитку транспортної інфраструктури на економічне зростання країн-членів європейського союзу : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.02 / Шиба Оксана Андріївна; [наук. керівник Л.А. Українець] ; ЛНУ імені Івана Франка. – Львів, 2017. – 20 с.
3. Розкorkувати Львів. Як лікуватимуть хвороби транспортної інфраструктури [Електронний ресурс] / Твоє місто., 2018. – Режим доступу: http://tvoemisto.tv/exclusive/rozkorkuvaty_lviv_yak_likuvatymut_hvoroby_transportnoi_infrastruktury_85978.html. - Назва з екрану.
4. Експрес-випуск «Підсумки роботи транспорту Львівської області у січні 2018 року» [Електронний ресурс] / Державна служба статистики, Головне управління статистики у Львівській області, 2018. – Режим доступу : http://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/si/express/2018/v2204_34.pdf - Назва з екрану.

Науковий керівник: Карковська В.Я., к.е.н., доцент кафедри АФМ
НУ «Львівська політехніка», м. Львів

Гернего Ю. О.,
к. е. н., доцент кафедри інвестиційної діяльності
ДВНЗ «КНЕУ імені Вадима Гетьмана»

СОЦІАЛЬНО-ОРІЄНТОВАНА ДІЯЛЬНІСТЬ ІНВЕСТИЦІЙНОЇ УСТАНОВИ МІСЬКОГО РОЗВИТКУ БЕРЛІНУ

Стрімкий розвиток сучасного суспільства пов'язаний не лише із поширенням глобалізаційних тенденцій, але й із виявленням специфіки соціально-економічного

розвитку на рівні окремих регіонів та міст. Зокрема, в розвинених країнах світу поширення набуває тенденція акумуляції фінансових ресурсів, призначених для реалізації пріоритетів людського розвитку на місцевому рівні.

Актуалізація питань фінансової підтримки компонентів людського розвитку в Німеччині стала підставою не лише для перерозподілу ресурсів на цілі соціальних інвестицій на рівні федеральних бюджетів, але й для виникнення на рівні окремих земель та міст інвестиційних банків, ресурси яких націлені на вирішення конкретних соціально-економічних викликів. Зокрема, з-поміж таких банків, в контексті нашого дослідження, звертаємо увагу на інвестиційний банк Берліну, Baader Bank AG, VR Bank Rhein-Neckar eG. На фінансову підтримку проектів конкретного галузевого спрямування націлені ресурси UmweltBank AG та Landwirtschaftliche Rentenbank.

Для інвестиційних банків характерна практика соціального інвестування у рамках програм. Так, в інвестиційному банку Берліну (IBB) реалізуються соціально-орієнтовані програми для окремих груп стейкхолдерів (див.рис. 1).

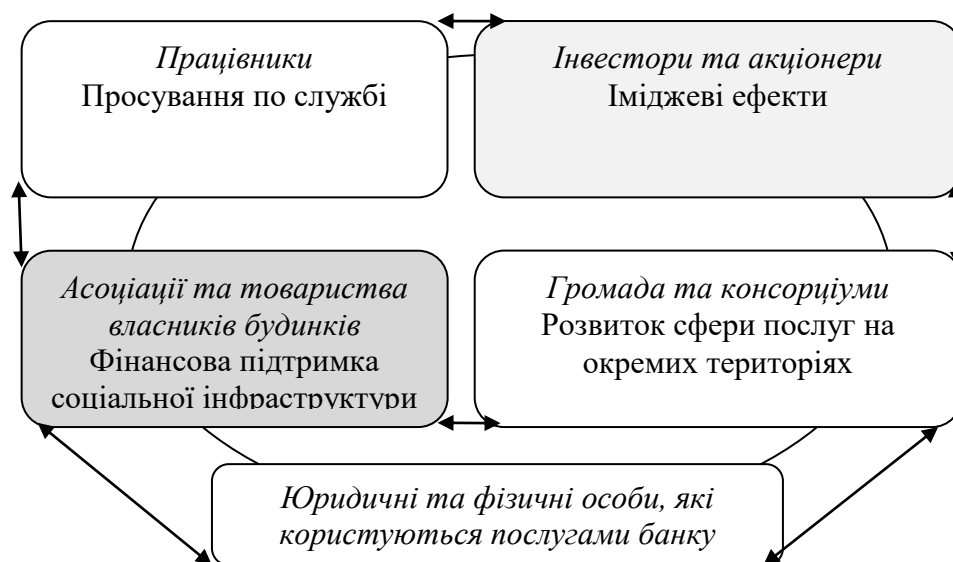


Рис. 1. – Групи стейкхолдерів соціально-орієнтованих програм банку Берліну*

* Джерело: узагальнено за матеріалами [1; 2]

Поряд із розподілом відповідно до пріоритетів стейкхолдерів важливим напрямом роботи є функціональний розподіл програм. Адже, програми банку Берліну (IBB) дозволяють одночасно сприяти досягненню як окремих комерційних, так і соціальних цілей.

Ділова активність інвестиційного банку Берліну націлена в основному на підтримку суб'єктів господарювання, діяльність яких спричиняє вплив на соціально-економічний розвиток безпосередньо в Берліні. Проте, вважаємо, що результати такої активності є основою для активізації тенденцій людського розвитку в країні загалом. У більшості випадків потенційними позичальниками є малі та середні суб'єкти господарювання, що пояснюємо їх гнучкою організаційною структурою, яка є сприятливою для впровадження проектів людського розвитку. Крім того, доказом стимулювання людського розвитку в контексті активізації ділової активності малих та середніх підприємств є можливість отримання ними пільг. Тобто, відбувається заохочення суб'єктів малого та середнього бізнесу до реалізації програм активізації людського розвитку.

В свою чергу, в інвестиційному банку Берліну сформовано систему умов, які слугують гарантією в процесі підтримки програм людського розвитку. Зокрема, увага приділяється надійності контрагентів позичальника та їх готовності гарантувати повернення кредиту. Враховується приналежність потенційного вигодонабувача до пріоритетних секторів економіки. Отже, фінансові ресурси інвестиційного банку Берліну призначені, у першу чергу, для стимулювання виконання основоположних пріоритетів людського розвитку.

Для забезпечення виконання зазначених вище вимог важливо дотримуватися критеріїв організації відбору проектів, що можуть бути підтримані за рахунок ресурсів інвестиційного банку Берліну (див.рис. 2).

Спираючись на питання анкети для потенційних позичальників інвестиційного банку Берліну, відзначаємо, що фінансова установа звертає увагу на секторальну приналежність суб'єкта господарювання. Переваги надаються секторам, які є пріоритетними для соціально-економічного та інноваційного розвитку економіки країни. Тобто, інвестиційний банк Берліну підтримує прагнення країни до соціально-економічного та інноваційного розвитку, що сприяє співпраці держави та приватного сектору. Незважаючи на секторальну приналежність суб'єкта господарювання, важливим критерієм є результати його попередньої діяльності. Звертається увага на те, чи зазначені результати є достатніми для подальшого розвитку. Таким чином банк регулює ризики кредитування проектів.

Проте, в основі критеріїв фінансування лежать безпосередні характеристики проекту. Зокрема, звертається увага на цінність розробок та інноваційної продукції,

технологічний рівень проекту, кваліфікацію персоналу, тривалість проекту, взаємовідносини з контрагентами, оцінюється потенційний вклад проекту в контексті людського розвитку. Детального аналізу вимагають інвестиційний та фінансовий плани проекту. Це дозволяє порівняти потреби у фінансових ресурсах для реалізації проекту та джерела їх залучення. Особлива увага приділяється наявності власних коштів для реалізації поставленої ідеї, тобто готовності суб'єкта господарювання до трансформації в контексті людського розвитку.

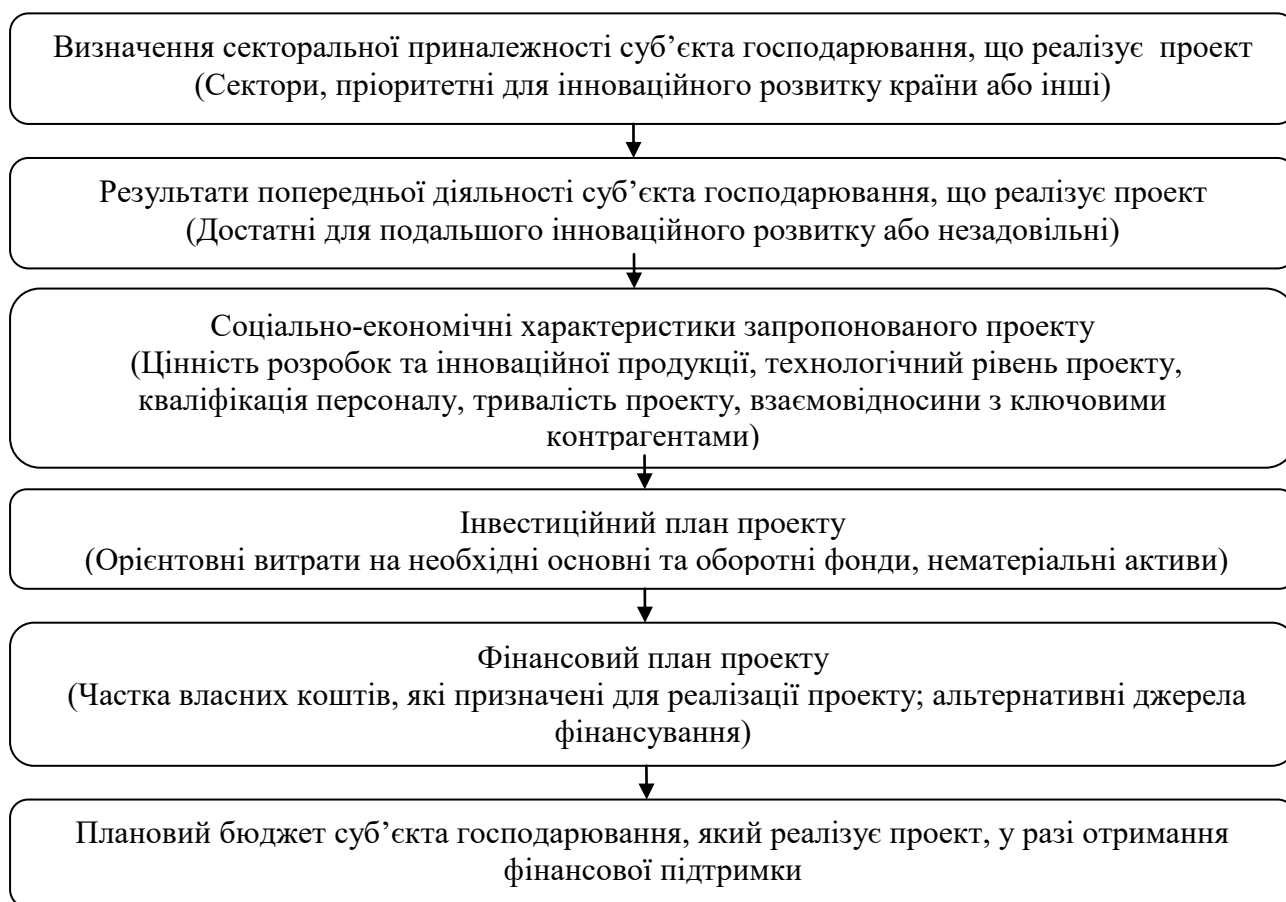


Рис. 2. Критерії організації відбору проектів, що можуть бути підтримані за рахунок ресурсів інвестиційного банку Берліну*

* Джерело: [3]

Останнім критерієм організації відбору інноваційних проектів є наявність планового бюджету суб'єкта господарювання, який реалізує проект. Тобто, вибір проектів для фінансування в рамках програм інвестиційного банку Берліну ґрунтується на доцільності залучення таких ресурсів, а саме очікуваних статтях витрат для фінансових ресурсів, отриманих в кредит, та результатах їх використання.

Таким чином, інвестиційний банк Берліну є фінансовою установою, яка спеціалізується на фінансовій підтримці різних за своїми характеристиками проектів. Преференції надаються суб'єктам господарювання, які реалізують проекти в пріоритетних для країни секторах, що територіально знаходяться в Берліні. Особливістю кредитування інноваційних проектів за рахунок фінансових ресурсів інвестиційного банку Берліну є врахування пріоритетів соціально-економічного розвитку держави та окремого суб'єкта господарювання. Відбувається поєднання очікуваного економічного ефекту із соціальним ефектом, синергічна взаємодія яких формує основу для примноження якісних параметрів людського розвитку.

Список літературних джерел

1. Investitionsbank Berlin. Offizielle Web-Seite. Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://www.ibb.de/de/startseite/startseite.html>
2. Darlehensantrag. Investitionsbank Berlin. - Електронний ресурс. // Режим доступу: http://www.ibb.de/PortalData/1/Resources/content/download/wifoe/berlinkreditinnovativ_antrag_r.pdf
3. Кредитне фінансування в інноватизації виробництва: теорія та досвід: монографія / [Ю. О. Гернего, О. М. Дибя, Є. А. Поліщук.] / за заг. ред. д. е. н., проф. Дибя М. І. — К. : КНЕУ, 2016. — 536 с.

Градобоєва Є.С.,

к.е.н., с.н.с.

відділу економіко-правових проблем містознавства,

Інститут економіко-правових досліджень НАН України, м. Київ, Україна

ДЕЯКІ АСПЕКТИ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МІСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА, ЩО НАДАЮТЬ ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНІ ПОСЛУГИ

Підприємства міського господарства виступають соціально значущою складовою сфери житлово-комунальних послуг (ЖКП) економіки міста, від можливостей та потенціалу яких в значній мірі залежить забезпечення його соціального і економічного розвитку, а також задоволення першочергових потреб, а, відповідно, і якості життя населення. Понад 14,2 тис. спеціалізованих підприємств та організацій різних форм власності, на яких зайнято 5% працездатного населення країни та експлуатується майже чверть основних фондів економіки держави, щорічно надають 40 видів ЖКП більш ніж на 6 млрд. грн. [1, с. 317]. В той же час як

житлово-комунальне господарство (ЖКГ) України в цілому, так і підприємства міського господарства, що надають ЖКП, зокрема, протягом багатьох років поспіль мають вкрай негативну стійку тенденцію зростання збитків, накопичення значних обсягів кредиторської і дебіторської заборгованостей. Заборгованість бюджетів усіх рівнів перед підприємствами, що надають ЖКП, на кінець 2017 р. становила 22,3 млрд. грн. Незважаючи на достатньо високий (проте не стовідсотковий) рівень оплати населенням України ЖКП, що за даними Міністерства регіонального розвитку, будівництва та ЖКГ України [2] склав станом на 1 січня 2018 р. 94,7 % (без урахування тимчасово окупованої території АР Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції) внаслідок великого обсягу накопиченої заборгованості попередніх періодів, заборгованість цієї категорії споживачів за ЖКП зросла з 8,8 млрд. грн. у 2015 р. до 16,3 млрд. грн. у 2017 р. (без урахування газу та електроенергії). Це спричиняє зростання сум кредиторської заборгованості підприємств міського господарства, які надають ЖКП, перед постачальниками, бюджетом, іншими кредиторами, що в багатьох випадках призводить до стягнення кредиторами з підприємств суми боргу в судовому порядку, а це, в свою чергу, – до появи пені, штрафів, судових витрат, витрат на виконавче провадження, що, в свою чергу, збільшує і без того значні обсяги накопиченої кредиторської заборгованості та збитків. Так, якщо у 2011 р. збитки українських підприємств, що надають ЖКП, становили 2,6 млрд. грн., то вже за 9 місяців 2016 р. сягнули 5,4 млрд. грн. [2]. При цьому, згідно з розрахунками Департаменту комунальної власності Київської міськдержадміністрації за 9 місяців 2017 р. загальний розмір збитків від діяльності тільки комунальних підприємств м. Києва склав 1 млрд. 967,6 млн. грн. (і це за умов аналізу фінансових результатів тільки 392 госпрозрахункових підприємств київського міського господарства) [3]. Незважаючи на щорічне підвищення тарифів на практично всі види ЖКП для всіх категорій споживачів із метою їх поступового доведення до економічно обґрунтованого рівня, що для багатьох домогосподарств країни стає непідйомним тягарем і неминуче спричиняє значну соціальну напругу в суспільстві, переважній більшості українських підприємств міського господарства сфери ЖКП поки що так і не вдалося досягти стовідсоткового відшкодування затвердженими тарифами постійно зростаючої фактичної собівартості послуг. Це, вкупі із негативною тенденцією зростання обсягів заборгованості населення з оплати ЖКП, призводить до недостатності обігових коштів та нездатності підприємств міського господарства за власний рахунок не тільки профінансувати інвестиції в заходи із модернізації та оновлення мереж і об'єктів інфраструктури, а й навіть в повній мірі виконати заплановані заходи щодо проведення поточних та капітальних ремонтів на певний період.

Проте зазначене зовсім не свідчить про безперспективність сфери ЖКП для здійснення господарської діяльності, а є проявом неефективності господарювання, обумовленої як системно накопиченими десятиріччями поспіль проблемами ЖКГ (включаючи збитковість, технічну та технологічну відсталість, ресурсо- і енерговитратність, зношеність інфраструктури та основних фондів і мереж всіх підгалузей сфери та в цілому її інвестиційну непривабливість), так і безгосподарністю керівництва окремих підприємств, що надають ЖКП, породжених недосконалістю існуючих систем управління та механізмів регулювання діяльності господарюючих суб'єктів на ринку ЖКП, що характеризуються відсутністю стимулів для оптимізації операційних витрат, скорочення собівартості (оскільки їх зменшення призводитиме до відповідного скорочення доходної частини, а не до збільшення прибутку), забезпечення енергоефективності та в цілому для підвищення результативності діяльності. Адже результати аналізу зарубіжного досвіду функціонування підприємств і розвитку сфери ЖКП, навпаки, дозволяють констатувати самоокупність і неабиякий економічний потенціал, комерційну вигідність і прибутковість здійснення господарської діяльності із надання ЖКП.

Отже, враховуючи кризовий фінансово-економічний стан і в той же час соціальну значущість підприємств міського господарства, що надають ЖКП, а також складність їх взаємовідносин із контрагентами ринку ЖКП і міської економіки (органами державної влади та місцевого самоврядування, підприємствами – постачальниками ресурсів, споживачами, інвесторами), нагальною проблематикою в даний час виступає вирішення завдань найбільш повного використання можливостей комерціалізації діяльності підприємств міського господарства, що створить передумови підвищення їх інвестиційної привабливості та ефективності господарювання, поліпшення якості ЖКП за умов зменшення собівартості (за рахунок появи нових «гравців» (господарюючих суб'єктів-виконавців послуг/робіт різних організаційно-правових форм) на ринку ЖКП і відповідної конкуренції між ними) та, в свою чергу, сприятиме скороченню бюджетних видатків, а в перспективі – підвищенню доходів місцевих бюджетів і в цілому розвитку сфери ЖКП міст України.

Єдиний підхід до визначення поняття «комерціалізація» наразі відсутній. Як правило, зазначена категорія трактується авторами в широкому (використання комерційних засад в економіці, зростання кількості комерційних структур) та вузькому значенні (підпорядкування діяльності підприємства меті отримання прибутку) [4, с. 271]. При цьому для цілей даного дослідження найбільш повним і чітким представляється визначення категорії «комерціалізація», наведене М.П. Бутком і О.В. Попелю, а саме: «... процес формування ринків у тих напрямках діяльності, які раніше були неприбутковими, а завдяки інноваціям стали ефективними (насамперед, почали приносити прибуток)» [5, с. 11]. Щодо підприємств

міського господарства, що надають ЖКП, то комерціалізація передбачає підпорядкування їх діяльності принципам ринкового механізму за рахунок сприяння формуванню ринку ЖКП, переведення на комерційний розрахунок (отримання доходу від надання послуг, виконання робіт стає статутною метою) при скороченні або припиненні бюджетного фінансування господарюючих суб'єктів тих видів діяльності, для яких це представляється можливим та не суперечить чинному законодавству.

При цьому слід наголосити, що прийняття Закону України «Про житлово-комунальні послуги» від 9 листопада 2017 р. №2189-VIII (Закон), яким започатковані та легітимізовані активні процеси реформування і перетворення в сфері як надання комунальних, так і житлової послуг, безумовно, сприятиме появі нових «гравців» (включаючи в т.ч. приватні компанії-управителі і їх асоціації) на ринку ЖКП, оскільки його положення стимулюватимуть договірні засади надання послуг (із чітким визначенням прав і обов'язків сторін, вимог до кількісних і якісних параметрів послуг, регламентацією засад формування ціни на управління багатоквартирним будинком, а також тарифоутворення на комунальні послуги тощо). Проте, для створення передумов дії зазначених конструктивних змін потребують врегулювання питання особливостей формування тарифів на комунальні послуги, враховуючи зміни в організації їх надання, а також формування ціни на управління багатоквартирним будинком, оплати ЖКП споживачами залежно від вибраної ними моделі (індивідуальний, колективний договір, колективний споживач, індивідуальний договір за замовчуванням), а, отже, існує нагальна потреба в розробці проектів низки нових, а також приведення чинних нормативно-правових актів у відповідність до вимог нового Закону.

Таким чином, для створення сприятливого підприємницького клімату в комунальному бізнес-середовищі міста із метою використання існуючого потенціалу комерціалізації діяльності підприємств міського господарства, що надають ЖКП, представляється доцільним:

- ✓ демонополізація ринку ЖКП вкупі із поживленням конкуренції між їх виконавцями, закріпленням культури відповідального домоволодіння та стимулюванням створення ефективного власника житла, що має можливість обирати підприємства-виконавців ЖКП з огляду на співвідношення таких їх властивостей як «кількість-якість-надійність-доступність-ціна/тариф»;
- ✓ забезпечення ефективного регулювання діяльності підприємств, що надають ЖКП, шляхом впровадження RAB-регулювання (англ. Regulatory Asset Base – регульована база інвестованого капіталу) або стимулюючого регулювання в частині тарифоутворення, що передбачено Угодою про асоціацію України з ЄС в

частині імплементації Директиви 2009/72/ЄС, Енергетичною стратегією України до 2035 р., а також відповідає ст. 1, 4, 8, 9, 13 Закону України «Про природні монополії» від 20 квітня 2000 р. № 1682-III (із змін. та доп.) та узгоджується із п. 25 Плану заходів з реалізації Національного плану дій з енергоефективності на період до 2020 р. Запровадження RAB-регулювання, що є системою довгострокового тарифоутворення, основною метою якої виступає залучення інвестицій у розвиток і модернізацію мереж, яка широко застосовується в Європі, сприятиме зниженню ризиків інвестування в розвиток підприємств міського господарства сфери ЖКП за рахунок визначеності інвесторів щодо майбутніх грошових потоків, а також створюватиме передумови ефективного управління ними та максимізації прибутку на вкладений капітал;

- ✓ розвиток перспективних форм державно-приватного партнерства (ДПП) в сфері ЖКП. При цьому з огляду на те, що реалізація механізмів ДПП у сфері ЖКП, внаслідок її соціальної значущості, є досить складним і специфічним питанням (зокрема в частині меж допущення розвитку відповідних процесів та їх впливу на стан забезпеченості першочергових потреб населення та в цілому енергетичну і національну безпеку держави), обов'язковою умовою реалізації таких проектів повинен бути моніторинг їх ефективності, здійснення контролю та державного нагляду за додержанням вимог чинного законодавства в частині ціно -, тарифоутворення. У зв'язку з цим доцільним є співробітництво керівництва підприємств міського господарства, що надають ЖКП, із профільними науково-дослідними установами в напрямі надання останніми методичної допомоги та інформаційно-організаційної підтримки, а також консультування з економіко-правових питань щодо вибору перспективних форм ДПП в сфері ЖКП з урахуванням специфіки певного виду діяльності або місцевих особливостей, щодо узгодження економічних інтересів партнерів за умов виконання ними вимог відповідного чинного законодавства, дотримання учасниками партнерства їх прав та обов'язків при реалізації проектів ДПП (в т.ч. включаючи підготовку відповідної супровідної документації, пояснювальних записок, розширених тематичних експертних висновків).

Список літературних джерел

1. Смирнов Д.С. Місце держави у розвитку підприємництва в системі ЖКГ України / Д.С. Смирнов // Економічні інновації. – 2015. – Вип. 59. – С. 317– 321.

2. Офіційний сайт Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minregion.gov.ua/index.php?category=tp-stat>.

3. Головина С. Коммунальные предприятия Киева в 2017 году нанесли существенный ущерб городской казне [Электронный источник] / С. Головина. – Режим доступа: <http://kievvlast.com.ua/text/kommunalnye-predpriyatiya-kieva-v-2017-godu-nanesli-sushhestvennyj-ushherb-gorodskoj-kazne>.

4. Загородній А.Г. Фінансово-економічний словник / А.Г. Загородній, Г.Л. Вознюк. – Львів : Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2005. – 714 с.

5. Бутко М.П. Комерціалізація результатів науково-технічної діяльності в умовах поглиблення інтеграційних процесів / М.П. Бутко, О.В. Попело // Проблеми і перспективи економіки та управління. – 2015. – № 1 (1). – С. 7–20.

Деркач О. Г.,

к.е.н., ас. кафедри менеджменту
інноваційної та інвестиційної діяльності

Степанова А. А.,

к.е.н., доц. кафедри менеджменту
інноваційної та інвестиційної діяльності
Київський національний університет імені
Тараса Шевченка

КЛАСТЕР ЯК СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ МАЛИМИ ТУРИСТИЧНИМИ МІСТАМИ

Вітчизняний туристичний сектор є ключовою сектором економічної системи країни, розвиток якого має забезпечити відкритість економіки, підсилити демократичність та євроінтеграційний курс держави. На сьогодні туристичний потенціал України залишається цілком не розкритим. Частка туристичного сектору у формуванні ВВП на кінець року складає 6,2 % (177,4 млрд. грн.), а в країнах-лідерах надання туристичних послуг частка від туризму в формуванні ВВП складає більше 10 % (Туреччина, Єгипет) [5].

На сьогоднішній день вітчизняний турист із ростом доходів та можливостей відвідування зарубіжних туристичних курортів підвищує свої вимоги до відпочинку та

своїх вподобань. Такі фактори як зростання доходів, зниження світової нестабільності, активне просування зарубіжних турів на вітчизняному ринку (зокрема, конкурентів близького та далекого зарубіжжя – Туреччина, Єгипет, Болгарія, Іспанія), відкриття нових напрямлень, а також зниження вартості на транспортування та вартості турів у перспективі зменшують популярність вітчизняного туризму. Тому для уникнення загроз та займання лідируючих позицій необхідно розвивати вітчизняну туристичну індустрію, формуючи туристичний кластер.

Світовий довід свідчить, що кластерний підхід організації туристичної діяльності в регіоні сприяє створенню та просуванню конкурентоспроможного туристичного продукту на національному та міжнародному рівнях, підвищує та стимулює продуктивність роботи промисловості, сільського господарства та інших суміжних із туризмом сфер, створюючи умови для залучення інноваційних технологій для виробництва конкурентоспроможних товарів і послуг туристичного призначення, а також має здатність стимулювати ефективну співпрацю між державним та приватним сектором на основі державно-приватного партнерства. У документах Всесвітньої туристичної організації відмічається, що коли враховується непряма дія туристичних витрат, лише одна сфера – оборонна – не відчуває ніякого впливу.

Доцільно звернути уваги на південь країни, а саме до Приазов'я. Одним із перспективних напрямів розвитку туризму та створення туристичного кластеру є розвиток рекреаційної зони коси Арабатська Стрілка, що являє собою найдовшу косу в Європі. Її довжина складає 112 км та представляє собою піщану смугу, що розділяє Азовське море та озеро Сиваш. Південна частина, що складає 65 км належить до АР Крим, північна відходить до Херсонської області складає близько 50 км. Рекреаційна зона коси Арабатська Стрілка має унікальні природні ресурси, є екологічно чистою зоною, де викиди забруднюючих речовин у атмосферу та скидання неочищених вод дорівнює 0. Це регіон, що має найбільшу кількість сонячних днів. Згідно з офіційними даними кількість днів з температурою вище 15° С становить 135–140 діб, а фактичні витрати на один ліжко-день перебування у санаторно-курортному закладі у середньому складає 150 грн. [3].

Доцільність створення туристичного кластера на косі обумовлено тим, що туристична галузь має тісні взаємозв'язки практично з усіма видами економічної діяльності, зокрема, будівництвом баз відпочинку, оздоровчими комплексами, дитячими таборами, медичними

зкладами, сільським господарством, промисловістю, торгівлею, страхуванням, банківським сектором, зв'язком, автомобілебудуванням тощо. На косі Арабатська Стрілка близько 50 % оздоровчих центрів перебувають у державній власності, будівлі знаходяться в аварійному стані та потребують реконструкції. Доцільність процесу кластеризації визначається: реконструкцією споруд; поліпшенням продуктивності підприємств-учасників за рахунок доступу до робочої сили, постачальників інформації; збільшенням темпів впровадження інноваційних технологій, інтелектуальних потужностей; стимулюванням створення нових підприємств у відповідних регіонах, що сприятимуть збільшенню та посиленню стійкості об'єднання, збільшенню надходжень від надання туристичних послуг і виробництва товарів туристичного призначення завдяки ефекту від масштабу; розвитком селищ (Генгорка, Щасливцеве та Стрілкове) та міста Генічеськ.

Таким чином, згідно з пріоритетними напрямками стратегії розвитку курортно-рекреаційних територій Азовського узбережжя Херсонської області на косі Арабатська Стрілка доцільність формування туристичного кластеру визначається наступними факторами: розробка та впровадження стратегії розвитку та ефективного використання наявного ресурсного потенціалу території (селищ та міста); раціональне природокористування, збереження та відтворення зовнішнього середовища, природно-рекреаційного потенціалу регіону; покращення матеріально-технічної бази шляхом створення умов для залучення інвестицій, розвитку державно-приватного партнерства (на умовах концесії); створення сприятливих умов для розвитку інфраструктури, зокрема закладів проведення дозвілля, харчування (їдальні, кафе, ресторани), розміщення (готелі, мотелі, хостели), створення та ефективна реалізація маркетингової політики щодо просування вітчизняних туристичних товарів і послуг на національному та міжнародному ринках з захистом національного виробника від недобросовісної конкуренції (туристичний бренд, туристичний імідж); наявність умов для отримання інвестиційного податкового кредиту тощо.

Список літературних джерел

1. Гоблик В. В. Кластери в туристично-рекреаційному комплексі Закарпаття : монографія / В. В. Гоблик. – Ужгород : Ліра, 2009. – 232 с.

2. Варналій З. С. Регіональна економіка: нові умови, нові вимоги / З. С. Варналій // Стратегічні пріоритети. – 2007. – № 1 (2). – С. 83–89.

3. Давидова О. Г. Туристичний кластер як фактор конкурентоспроможності регіонів України / О. Г. Давидова // Науковий вісник ПУЕТ. Серія “Економічні науки”. – 2011. – № 6. – С. 337–341.

4. Інноваційні підходи до регіонального розвитку в Україні [Електронний ресурс] : аналіт. доп. – К. : НІСД, 2011. – 47 с. – Режим доступу: http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/inovac_pidhod-d3220.pdf. – Назва з екрана.

5. Travel & Tourism Economic Impact 2017 Ukraine/ World Travel & Tourism Council [Електронний ресурс] – London, 2012. - 24 с. - Режим доступу: https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic_impact-research/countries-2017/ukraine2017.pdf. – Назва з екрана.

Добрянська Н.А.,

д.е.н., професор кафедри адміністративного менеджменту та
проблем ринку

Одеський національний політехнічний університет

Попович В.В.,

д.е.н., професор кафедри менеджменту

Одеський державний аграрний університет

Лебедєва В.В.,

д.е.н., доцент кафедри адміністративного менеджменту та
проблем ринку

Одеський національний політехнічний університет

УПРОВАДЖЕННЯ ІНСТРУМЕНТАРІЮ ІННОВАЦІЙНОГО РОЗВИТКУ В М.ОДЕСА

Проблеми економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності в умовах інформаційно-технологічної революції можуть бути вирішені за допомогою ефективних стратегій інноваційного розвитку та збільшення притоку інвестицій, що збільшує та спонукає керівництво до використання та впровадження інновацій. Динаміка капітальних інвестицій за містами Одеського регіону представлена на **рис.1**.

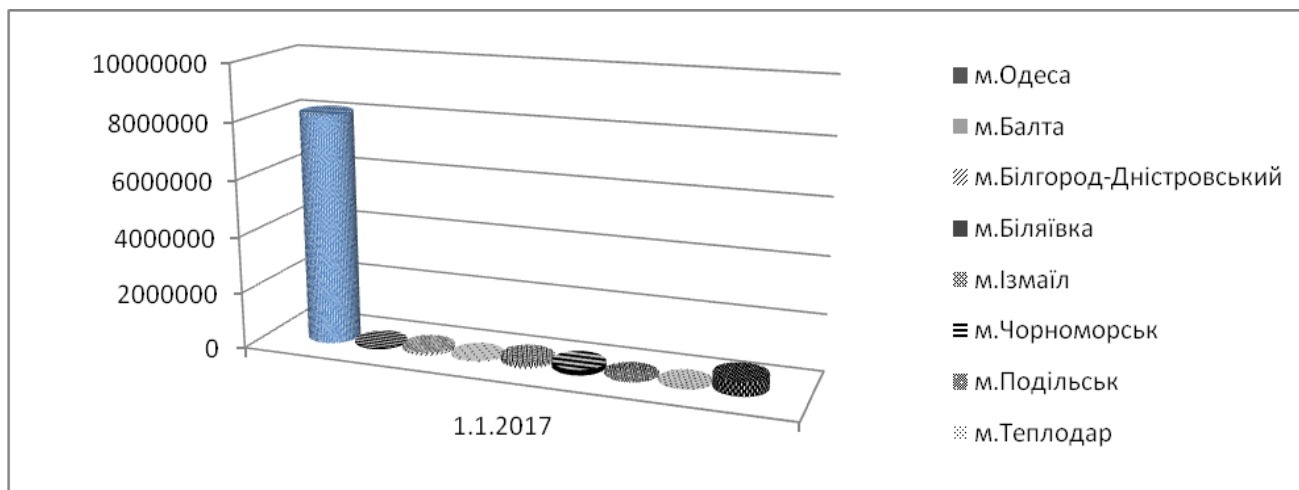


Рис.1. Динаміка капітальних інвестицій за містами Одеського регіону станом на 01.01.2017 р., тис.грн.

Джерело : Складено на підставі даних [1]

З приведенного **рис.1.** найбільш привабливими та капіталомісткими містами Одеського регіону виступають м. Одеса, Южне, Чорноморськ, Ізмаїл, Білгород-Дністровський, ті які мають безпосередній вихід в море та географічно знаходяться поряд із стратегічними підприємствами та автодорожніми та залізничними шляхами.

Одним із найважливіших системних чинників підвищення рівня національної безпеки України та конкурентоспроможності економіки визнано інноваційний розвиток регіонів.

У сучасних умовах господарювання інновації є основою стрімкого та стабільного соціально-економічного розвитку регіонів. Ключове значення набуває створення регіональної інноваційної інфраструктури, що забезпечує максимально короткий шлях від фундаментальних наукових розробок до технологічного втілення та виробничого запровадження інноваційних рішень. Регіональна інноваційна політика має враховувати загальнодержавні пріоритети, основними серед яких є: розвиток системи освіти відповідно до вимог економіки знань; посилення наукового потенціалу та зростання інноваційного потенціалу регіонів.

У Стратегії економічного та соціального розвитку м. Одеси та Одеської області до 2020 року до стратегічних цілей віднесено «впровадження інноваційно-інвестиційної моделі розвитку індустрії» шляхом «створення умов для реалізації на підприємствах індустрії інноваційних проектів з прийнятним рівнем рентабельності та терміном їх окупності; відродження науково-промислових центрів (інститутів) для впровадження у

виробництво нових інноваційних технологій, нової техніки, засобів автоматизації; підвищення інноваційної активності підприємств» [2, с. 45–46].

Таким чином, стимулювання інноваційного розвитку є пріоритетним напрямом розвитку м. Одеси. Формування інноваційної моделі економічного зростання в регіоні потребує сприяння держави у створенні та ефективному функціонуванні інноваційної інфраструктури. Створення інфраструктури підтримки інноваційної діяльності, комерціалізація результатів науково-дослідних робіт, поширення малого інноваційного підприємництва є одним з шляхів відновлення регіональної економіки, розвитку науки та освіти.

За 2014–2016 рр. кількість інноваційно активних підприємств в Одеській області збільшилася на 8,1%. Питома вага Одеського регіону в загальній кількості інноваційно активних підприємств України складала в 2016 р. 4,1%. Загальний обсяг витрат на інноваційний розвиток в Одеській області суттєво скоротився за 2014–2016 рр. на 98,4% у результаті зменшення витрат на придбання науково-дослідних розробок на 99,9%, придбання машин, обладнання та програмного забезпечення – на 98,4% та витрат на здійснення внутрішніх науково-дослідних розробок – на 91,9%.

Як видно з **рис. 2**, частка витрат на придбання машин, обладнання та програмного забезпечення в загальному обсязі витрат на інноваційну діяльність в регіоні знизилася за 2014–2016 рр. на 1,6%; придбання науково-дослідних розробок – на 1,4%, а частка витрат на внутрішні науково-дослідні розробки, навпаки, зросла на 1,2%.

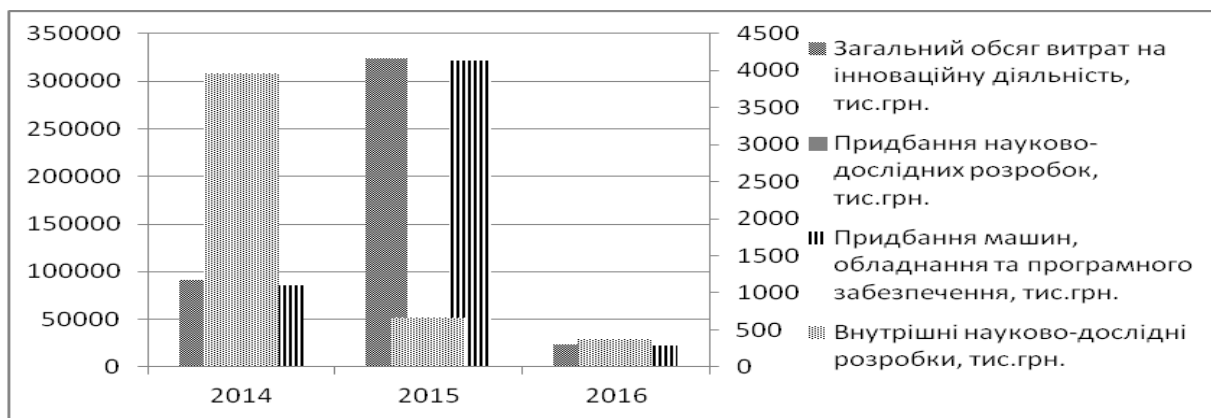


Рис.2. Динаміка витрат на інноваційний розвиток м. Одеси за період з 01.01.2014р. по 01.01.2016р.

Отже, у сучасних умовах доцільним є використання передового досвіду ряду регіонів при розробці регіональної програми з інноваційного розвитку м. Одеси. Серед заходів з активізації інноваційного розвитку м. Одеси можна вказати такі:

1. Формування банку даних стосовно інноваційних пропозицій з урахуванням їх систематизації за ступенем готовності до використання в інноваційному процесі. Для цього потрібно: розробити алгоритм та план системної роботи з організації контактів з розробниками інноваційних пропозицій з метою збору інформації й подання її до банку даних інноваційних пропозицій на сайті інфраструктури; запровадити постійно діючий семінар для розробників щодо методики подання інноваційних пропозицій; визначити можливості організацій, які можуть брати участь у розробці інноваційних пропозицій, у тому числі доведенні їх до стану придатності для використання в інноваційному процесі.

2. Формування банку даних потенційних виконавців інноваційних проектів: розробити науково-методичні основи щодо створення індустріальних парків: методологію інвентаризації інноваційних можливостей підприємств; проект типового договору про створення індустріальних парків; проаналізувати інноваційні можливості великих підприємств; створити індустріальні парки для прискореного розвитку інноваційних підприємств.

3. Формування механізмів фінансування інноваційних проектів різних категорій: визначити існуючі джерела фінансування різних етапів інноваційного процесу; провести дослідження щодо можливості створення регіональних фондів кредитування інноваційних проектів, венчурних фондів, компаній страхування ризиків інноваційної діяльності й формування їх із залученням різних інвестиційних джерел; розробити план заходів зі створення регіональних фондів кредитування інноваційних проектів, венчурних фондів, компаній зі страхування ризиків, пов'язаних з інноваційною діяльністю, компаній зі страхування ризиків, пов'язаних з підтримкою експорту інноваційних продуктів.

4. Розробка методики формування, державної реєстрації й супроводу інноваційних проектів: розробити методику системної роботи з формування інноваційних проектів з урахуванням специфіки вимог до їх складових елементів; розробити методичні вказівки з формування інноваційних проектів з урахуванням планування робіт методом складання календарних планів, положень про їх реєстрацію, кредитування з різних джерел, одержання пільг; розробити методику системної роботи із супроводу інноваційних проектів; створити базу даних інноваційних проектів з розміщенням матеріалів на сайті Одеської міської ради.

5. Формування системи інформаційної підтримки інфраструктури інноваційного розвитку: створити бази даних з інноваційних пропозицій, потенційних виконавців і джерел фінансування проектів; розробити графік формування регламентів інформаційного обміну між суб'єктами інфраструктури за функціональними завданнями і розділами планів робіт; сформувати список зацікавлених ЗМІ й організувати системну взаємодію з висвітлення роботи інфраструктури; розробляти щорічні плани видання спеціальної літератури з питань інноваційного розвитку з передбаченням фінансування видання такої літератури.

6. Формування системи підготовки кадрів для реалізації інноваційного процесу. Для цього необхідно: розробити план й організувати роботу з підготовки типових навчальних програм для студентів ВНЗ, інженерно-технічних працівників підприємств, співробітників адміністративних органів з управління інноваційними проектами; розробити презентаційні матеріали й організувати постійно діючі семінари в рамках виставок, нарад, презентацій тощо; проводити щотижневі семінари задля підвищення кваліфікації керівних інженерно-технічних працівників, співробітників адміністративних органів і післядипломної підготовки випускників вищих навчальних закладів; організувати роботу з використання різних модифікацій розроблених типових програм у навчальному процесі ВНЗ для підготовки фахівців різного рівня й спеціальностей; організувати публікацію методичних матеріалів щодо підвищення кваліфікації у сфері інноваційного розвитку й управління інноваційними проектами.

7. Формування механізмів сприяння просуванню інноваційних продуктів на внутрішньому й зовнішньому ринках: розробити план і провести роботи зі створення нових і залучення до цієї діяльності існуючих маркетингових компаній для просування на вітчизняному й світовому ринках інноваційних продуктів; розробити план дій з просування на світовому ринку інноваційних продуктів підприємств м. Одеси.

Реалізація комплексу заходів дасть змогу: підсилити темпи економічного зростання м. Одесі через формування сприятливого інноваційного бізнес-середовища для малого та середнього бізнесу; прискорити розвиток інноваційної активності суб'єктів малого та середнього бізнесу в м. Одесі; підвищити ефективність функціонування та взаємодії елементів інноваційної інфраструктури; підсилити тенденцію зростання кількості малих інноваційних підприємств, зменшення рівня тіньового обороту в сфері підприємництва, збільшення внеску малого інноваційного бізнесу м. Одесі в економіці України; створити додаткові робочі місця; поліпшити бізнес-клімат та створити

позитивний імідж м. Одесі, збільшити обсяг інвестиційних ресурсів, залучених підприємствами м. Одеси для реалізації інноваційних проєктів; підвищити інноваційну активність промислових підприємств; збільшити обсяги виробництва інноваційної продукції.

Список літературних джерел

1. Офіційний сайт Головного управління статистики в Одеській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>
2. Стратегія економічного та соціального розвитку Одеської області до 2020 року. – Одеса: Одеська обласна рада, 2011. – 68 с.
3. Dobrianska N.A. Diversified corporate associations: modern scorecard analysis and assessment of their effectiveness [Електронний ресурс] / N.A. Dobrianska, V.V. Popovych // Економіка: реалії часу. Науковий журнал. – 2017. – № 1 (29). – С. 6- 12[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.opu.ua/files/archive/2017/No1/6.pdf>

Кирилюк І. М.,

к. е. н., доцент кафедри технологій та
організації туризму і готельно-ресторанної справи
Уманський державний педагогічний університет імені
Павла Тичини

ТУРИСТИЧНА СФЕРА ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА РОЗВИТКУ ОДЕСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ

Розвиток країни та її регіонів значною мірою залежить від рівня соціально-економічного розвитку міських агломерацій. Міська агломерація – компактне сполучення населених пунктів, в основі якого лежить певне місто, які об'єднані в єдине ціле інтенсивними господарськими, трудовими, культурно-побутовими й рекреаційними зв'язками [1].

На сучасному етапі на території України сформувалось 19 міських агломерацій, де проживає близько 17 млн. осіб, що становить 36% населення країни: Київська, Харківська, Донецько-Макіївська, Дніпропетровська, Одеська, Львівська, Криворізька, Горлівсько-Єнакіївська, Чернівецька, Центрально-Луганська (Алчевсько-Стаханівська), Вінницька,

Івано-Франківська, Краматорська, Тернопільська, Хмельницька, Херсонська, Закарпатська (Ужгородська), Кременчуцька, Лисичанська (Лисичансько-Сєверодонецька), Білоцерківська, Нікопольська.

Одеська агломерація – агломерація з центром у місті Одеса, яка простягається вздовж Чорного моря на 120 км. Головними чинниками її створення та існування є: морський порт, міжнародна торгівля, культурний і освітній центр, курорти. Одеська агломерація включає міста: Одеса, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Теплодар, Южне та райони: Білгород-Дністровський район, Овідіопольський район, Біляївський район, Роздільнянський район, Іванівський район, Лиманський район, Березанський район.

Вигідне транспортно-географічне розташування Одеської області, сприятливі природно-кліматичні умови, наявність лікувальних ресурсів і значної кількості пам'яток культури й архітектури формують високий туристично-рекреаційний потенціал цієї агломерації та її приміських зон. Рекреаційна діяльність у приміських зонах характеризується економічною, соціально-культурною та медико-біологічною функціями:

- економічна функція рекреаційної діяльності полягає в фінансовому наповненні місцевих бюджетів, підвищенні продуктивності праці, розширеному відтворенні робочої сили;
- медико-біологічна функція забезпечує зниження захворюваності та збільшення тривалості життя туристів;
- соціально-культурна функція полягає в пізнанні навколишнього світу, спілкуванні людини з природою, забезпечує ріст творчої активності, розширення кругозору, покращення психологічного клімату.

За своїм курортно-рекреаційним і туристичним потенціалом Одеська область, займає одне з провідних місць в Україні.

Одеська область є лідером в Україні за кількістю суб'єктів туристичної діяльності. За останні роки спостерігається тенденція щодо зростання туристичних потоків, так у 2016 р. в Одеській області суб'єктами туристичної діяльності обслуговувалось 59 тис осіб, що на 13,2 тис осіб більше, ніж в 2015 р. Із загальної кількості туристів 2 тис. становили іноземні туристи та 21 тис. українські туристи, що свідчить про туристичну привабливість регіону.



Рис. 1. Туристичні потоки Одеської області, осіб*

*Джерело: [2].

В Одеському регіоні зосереджена значна кількість колективних засобів розміщення – 583 одиниці, з них готелів та аналогічних засобів розміщення – 232; спеціалізованих засобів розміщення – 351 [2].

У цілому туристичні ресурси Одеського регіону використовуються недостатньо ефективно. Потік туристів, доходи й зайнятість у туристичній індустрії не відповідають потенціалу, що пояснюється відсутністю системної організованої роботи з формування конкурентоспроможної туристичної індустрії й туристичного кластеру в Одесі.

Модернізація діючої матеріально-технічної бази санаторно-курортного комплексу, вихід на нові сегменти споживчого ринку та залучення додаткових клієнтів є стратегічним орієнтиром подальшого розвитку рекреаційної сфери агломерації. Залучення потенційних інвесторів у будівництво комфортабельних санаторно-оздоровчих закладів та формування якісно нового санаторно-курортного продукту дозволить досягти високоефективного освоєння рекреаційного потенціалу агломерації. Управління розвитком агломерацій повинно бути спрямоване на досягнення стратегічних цілей та задач, адаптацію економіки регіону до змін, що відбуваються у зовнішньому і внутрішньому середовищі, забезпечення реалізації пріоритетних проектів розвитку.

Список літературних джерел

1. Бабаєва В. М. Ефективність системи місцевого самоврядування великого міста / В. М. Бабаєв // Теорія і практика управління соціальними системами: філософія, психологія, педагогіка, соціологія. – 2003. – №2. – С. 3-9.
2. Головне управління статистики в Одеській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.od.ukrstat.gov.ua>

Кириченко С.О.,

к.е.н., доцент кафедри економіки і підприємництва

Тульчинська С.О.

д.е.н., професор кафедри економіки і підприємництва

Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського

ФАКТОРИ СТРИМУВАННЯ РОЗВИТКУ СОЦІАЛЬНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В РЕГІОНАХ УКРАЇНИ

Соціальна інфраструктура виступає сферою виробництва і споживання різних благ, розвиток якої вимагає врахування економічних, соціокультурних, політичних тенденцій розвитку суспільства. Виступаючи підсистемою суспільного відтворення, її функціонування та розвиток підпорядковується цілям соціально-економічного розвитку суспільства – соціальної справедливості, всебічному гармонійному розвитку особистості за рахунок задоволення побутових, інтелектуальних та духовних потреб [1, с. 28].

Окрім загальноекономічної ситуації, на розвиток соціальної інфраструктури впливають й інші фактори, що перешкоджають і/або сповільнюють її розвиток. До таких перешкод можна віднести відсутність чіткої державної політики щодо розвитку регіонів та їх соціальних інфраструктур зокрема. Регіональна політика розвитку соціальної інфраструктури повинна бути послідовною, виваженою, свідомою та враховувати сучасні умови економічної дестабілізації, базуватися на розробці системи дій як державної так і місцевої влади. Дієвість такої політики буде залежати від того, наскільки в ній будуть відображені регіональні інтереси, конкретно визначені способи, методи та фінансова підтримка цих інтересів.

Також необхідно враховувати, що політика регіоналізації не повинна призводити до розпаду або конфлікту інтересів у соціально-економічному розвитку країни, руйнувати зв'язки та цілісність територіально-господарських структур. Державна політика розвитку соціальної інфраструктури повинна враховувати територіальні інтереси і потенційні можливості конкретного регіону і не входити в протиріччя з цілями та пріоритетами регіонального розвитку.

У сучасних умовах економічної дестабілізації відбуваються структурні зрушення в регіональних економічних системах, які характеризуються скороченням обсягів виробництва секторів промисловості, що підтверджується проведенням дослідженням макроекономічних показників регіонів. Такі зрушення призводять до зміни сформованої спеціалізації регіонів, що веде до порушень відтворювального процесу та певних економічних зв'язків.

Поглиблення суперечностей та протиріч між регіонами та центром у бюджетних відносинах при розподіленні видатків проявляється у диспропорції між розподіленими для регіонів доходами і регіональними потребами у видатках, у тому числі на розвиток соціальної інфраструктури.

Розширення комерційної діяльності у сферах соціальної інфраструктури відбувається шляхом розвитку платних послуг. Оплата соціальних послуг у результаті обґрунтованого переходу об'єктів соціальної інфраструктури з галузевого підпорядкування у муніципальну та приватну власність задля збереження профілю їх діяльності - є справою громадян, що є тягарем для соціально-незахищених верств населення. Основні фонди багатьох об'єктів соціальної інфраструктури є вкрай зношеними і потребують великих обсягів інвестування на їх реконструкцію.

Складність отримання довгострокових кредитів для більшості об'єктів господарювання соціальної інфраструктури регіонів обумовлюється урахуванням необхідності великого обсягу інвестиційних ресурсів, високої ризикованості для інвесторів, низької ефективності віддачі капіталу.

Отже, до факторів, що гальмують та перешкоджають розвитку соціальної інфраструктури регіонів можна віднести:

по-перше, відсутність чіткої державної довгострокової політики щодо розвитку регіонів та їх соціальних інфраструктур зокрема;

по-друге, структурні зрушення в регіональних економічних системах внаслідок економічної дестабілізації в країні;

по-третє, обмежене та вкрай недостатнє фінансування з боку державного та місцевих бюджетів об'єктів соціальної інфраструктури;

по-четверте, застарілі основні фонди об'єктів соціальної інфраструктури та нестача власних фінансових ресурсів підприємств соціальної інфраструктури для їх модернізації та реконструкції;

по-п'яте, низька доступність кредитних фінансових ресурсів для об'єктів господарювання соціальної інфраструктури.

Список літературних джерел

1. Механізм оцінювання розвитку соціальної інфраструктури в регіонах України : монографія / С. О. Тульчинська, С.О. Кириченко, С. В. Салоїд. – К. Ви-во «Політехніка», 2017. – 172 с.

Колодійчук А.В.,

к.е.н., доцент кафедри менеджменту туристичного та
готельно-ресторанного бізнесу Ужгородський торговельно-
економічний інститут Київського національного торговельно-
економічного університету

РОЗВИТОК МІСЬКОГО ТУРИЗМУ В ЗАКАРПАТТІ І ПЕРСПЕКТИВИ ТРИВИМІРНОГО КОМП'ЮТЕРНОГО МОДЕЛЮВАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ОБ'ЄКТІВ У ЦЬОМУ КОНТЕКСТІ

Одним з найбільш поширених і прибуткових видів туристичного бізнесу є міський туризм, частка котрого у європейських країнах сягає 60-70% від загального обороту туристичного бізнесу. Більше того, саме міський туризм залишається традиційним (порівняно з сільським, екологічним, спортивним, космічним) і найбільше асоціюється з даною галуззю. Крім того, необхідно нагадати, що урбаністична культура (паралельно з об'єктами природного туризму) стала матеріально-духовною основою для формування туристичного продукту як такого і пізніше поширилася на інші туристичні об'єкти не міського характеру. Саме міста є ключовими центрами притягання [2, 144] туристичних потоків в сучасному світі. Закарпаття як відомий в Україні та за її межами центр оздоровчого та гірського туризму має значний потенціал і у контексті міського туризму, але реалізує його не повною мірою. В області нараховується п'ять міст обласного значення – Ужгород, Мукачеве, Хуст, Берегове та Чоп, а також шість міст районного значення – Іршава, Перечин, Свалява, Тячів, Рахів і Виноградів. Саме ці одинадцять міст і володіють туристичним потенціалом вказаного профілю, серед яких безумовні міста-лідери – це Ужгород та Мукачеве. Головною туристичною окрасою міста Ужгорода є тисячолітній замок, що нині є Закарпатським обласним краєзнавчим музеєм ім. Т. Легоцького. Він має форму неправильного чотирикутника, а сам замковий комплекс складається з палацу, власне оборонних споруд, фортечного підземелля, залишків старовинної церкви св. Юрія, низки оригінальних скульптур і п'яти парків (“Луговий”, “Квітковий”, “Звіриний”, “Журавлиний”, “Голубиний”). Впроваджуються і сучасні цифрові технології: віртуальні 3D-тури існують як по Ужгородському замку, так і по інших визначних місцях Ужгорода. В самому місті знаходиться найбільш розвинутий в регіоні ресторанний комплекс (ресторан “Ужгородський замок”, кафе “Антресоль

Mrs.Greenwich”, ресторани “Деца у нотаря”, “Кактус”, “Чарда”, “Венеція”, “Корзо 10”, “Кондитерський дім Бондаренко” і т.д.). У контексті міського туризму в місті та його околицях є головними ще такі об’єкти: Невицька фортеця (за 10 км від Ужгородського замку), ботанічний сад (з 1945 р., у саду представлено близько 6000 видів рослин), Хрестовоздвиженський кафедральний греко-католицький собор, синагога, пивоварня “Совине гніздо”, Закарпатський художній музей імені Бокшая, галерея “ІЛКО”, Горянська ротонда – церква св. Анни. Як і в Ужгороді, ключовий туристичний центр в м. Мукачеве – також замок – фортеця “Паланок”, яка закладена ще в XI столітті. З 1960 р. тут розміщений історичний музей. Порівняно з ужгородськими пам’ятками, інфокомунікаційні технології тут дещо відстали: лише віднедавна замок та його околиці присутні в режимі програми панорамного перегляду вулиць “Google Street View”. Важливими туристичними об’єктами у місті є також: Мукачівська ратуша, палац князів Ракоці, Свято-Миколаївський монастир, римо-католицький костел св. Мартіна, Успенський греко-католицький собор. В місті є два дегустаційні туристичні об’єкти: агросадиба “Кельтський двір під Ловачкою”, де проводять дегустації елю, яблучного сидру, джину, граппи, вермуту на травах (оригінальні бренди “Боудікка” та “Священний гай”), шнапсу; “Медовий будинок”, що є частиною туристичного маршруту “Медовий шлях Закарпаття”, де представлені 4 види місцевого меду, зразки меду 27 країн світу, медовуха і трав’яний бальзам. У Мукачевому проходить щорічний фестиваль “Червоне вино”, а в примукачівському замку “Сент-Міклош” постійно проходить фестиваль квітів. Для координації маршрутів туристів у місті створений і функціонує свій туристично-інформаційний центр (ТІЦ Мукачево), який в основному здійснює каталогізацію міських туристичних об’єктів та надає довідкову інформацію відвідувачам міста. Проте власної Інтернет-сторінки, крім сторінки у “Facebook”, цей ТІЦ поки що не має.

Місто Хуст, як і Ужгород та Мукачеве, також мав свій замок в 11-18 ст., проте від нього нині залишилися лише руїни. Однак це також туристичний об’єкт, бо тут розташований природний парк “Хустський замок”, в якому знаходиться історичний цвинтар. Крім того, це цінний об’єкт сакрального туризму, бо тут поховані герої Карпатської України. Місто прикрашає чеський квартал, збудований у 20-х рр. XX ст. у архітектурному стилі “шале”. Традиційно туристично привабливі і релігійні споруди: реформаторська церква св. Єлизавети, церква св. Анни. Крім того, цікавими для туристів є оленяча ферма, ферма буйволів та ферма страусів, а справжньою природною перлиною

околиць міста є Хустська долина нарцисів. Значною проблемою тутешнього туризму є занедбаність туристичних об'єктів – історико-культурних пам'яток, які можуть з часом бути втрачені; з іншого боку, тут відносно невелика кількість пам'яток, проте є великі можливості для розвитку сільського, лісового, рекреаційного (що, до речі, компенсується локалізованим неподалік міста санаторієм “Шаян”), зимового, гірського, рафтингового (організуються сплави по р. Тисі до м. Виноградова) видів туризму. Невелике місто Іршава представлене національним природним парком “Зачарований край”, урочищем “Смерековий камінь”, палацом сім'ї Довгаї, 300-літнім музеєм-кузнею “Гомора”; є пам'ятка вінтажної залізничної туризму – Боржавська вузькоколійна залізниця, побудована більше 100 років назад за часів Австро-Угорщини. Визначними туристичними місцями у м. Берегово є: Берегівський “горбатий” міст через канал Верке, Графський двір – палац графа Бетлена, панське казино “Золота пави”, римо-католицький костіол Воздвиження Чесного Хреста на пл. Ференца Ракоці II, палаци-близнюки Мейгеша і Кубовича. Водний туризм особливо розвинутий у цьому місті. Тут є термінал-аквапарк “Maximus”, а знамениті берегівські термальні води відомі у всій Україні. Не відстає і винний дегустаційний туризм, тут відкриті два дегустаційні зали: “Чизай” та “Жайворонок”. В містах області широко представлений і дегустаційний туризм: Дегустаційний зал меду та продукції бджільництва в м. Мукачевому, дегустаційний зал вина “Старий підвал” у м. Берегово, дегустаційний зал вина в м. Ужгороді. Щодо сегменту винної дегустації, то такі об'єкти тяжіють до закарпатських виноробних заводів, локалізованих в основному у містах. Інтернет-реклама цих об'єктів на сьогоднішній день представлена дуже слабо. Головною проблемою сфери міського туризму на Закарпатті залишається відсутність системного підходу, який би поєднав усі туристичні об'єкти в єдину туристичну систему, в цьому напрямі лише ведуться окремі дискусії щодо створення туристичних кластерів “Ужанська долина”, “Місто Ужгород та околиці”; поганий інвестиційний клімат через невирішеність організаційних питань з розвитку туристичного сектору не сприяє залученню серйозних інвесторів, як наприклад у м. Львові; неналагодженість місцевої влади належних зв'язків з громадськістю; незважаючи на значний туристичний потенціал міст регіону, якісний туристичний продукт по суті відсутній. Це все відкладає негативний відбиток на економічний стан (низька прибутковість) діючих у регіоні туристичних підприємств. В Ужгороді майже відсутні QR-коди на туристичних об'єктах (для порівняння – у Львові вони є на

80 туристичних об'єктах), які б давали змогу іноземним туристам, які не знають української мови, легко орієнтуватися в місті. Крім того, майже відсутні спеціалізовані постійно діючі веб-ресурси з популяризації туристичної інфраструктури закарпатських міст. Відсутні також Інтернет-книги скарг і пропозицій щодо стану міського туризму на Закарпатті, якості та повноти надання послуг туристичних підприємств. Немає належної аудіо-гід-системи супроводження туристів в закарпатських містах. З іншого боку, перевагами міського туризму Закарпаття є розвинута дегустаційна складова, природні гірські пейзажі та пейзажі Ужанської долини.

Особливого значення в сучасній прикладній туристичній науці набуває комп'ютерне трьохвимірне моделювання. Воно необхідне в цілях оптимізації і оперативності управління туристичними об'єктами міста, формування ситуаційних локальних центрів прийняття рішень. Це може бути широко застосовано в діяльності міських органів влади, обласної влади в регіоні. Найголовніша перевага такого моделювання полягає у можливості моделювального внесення різноманітних змін в туристичне облаштування території і прогнозування відповідних наслідків, вироблення найбільш прийняттого варіанту дій. Яскравим прикладом може буде садово-паркове мистецтво в містах як об'єкт міського туризму. Все це дає змогу дуже ефективно управляти високобюджетними інвестиційними проектами туристичного призначення. Крім того, 3D-модель дозволяє вносити систематично актуалізовувати вхідні дані, оновлювати всі зміни, які сталися в реальності на території з туристичними об'єктами. В усіх випадках процес 3D-проекткування складається з двох етапів: 1) підготовчий; 2) розрахунково-аналітичний. Перший етап передбачає збір і опрацювання необхідних даних аерофотозйомки території або її космічного дистанційного зондування. На другому етапі здійснюється обрахунок параметрів трьохвимірної моделі (зона покриття, рельєфні особливості території, дендропланові показники, розрахункові параметри інфраструктури території, проектні параметри штучних водойм на території міста тощо). Слід уточнити, що для проектування рельєфу місцевості (це відбувається на першому етапі створенні 3D-моделі міста), на якій стоять міські квартали, використовуються як растрова цифрова модель рельєфу (регулярна сітка з рівними проміжками між комірками), так і тріангуляційна нерегулярна сітка (TIN). Якщо нерівності земної поверхні надто складні, то саме TIN-проекткування є найбільш вдалим інструментом відображення рельєфу, хоча воно складно піддається оновленню та потребує значних зусиль порівняно з простішим,

але менш точним – растрово-сітковим підходом. Крім того, важливо правильно зібрати і опрацювати наявні 2D-знімки поверхневих об’єктів. Тривимірне моделювання в середовищі “AutoCAD” [1] потребує спеціальної підготовки. Версія програми “AutoCAD LT” – спеціалізоване рішення для здійснення 2D-креслення. Версії “AutoCAD Civil 3D” та “AutoCAD Map 3D” [3] достатньо специфічні, трудомісткі і потребують спеціальної підготовки фахівців відповідного профілю. З-поміж конкретного програмного забезпечення, яке здатні використовувати місцеві органи влади та фахівці з регіону, це програма “Geomatica 10.2”, яка дозволяє здійснювати фотограмметричну обробку і ортотрансформування отриманих супутникових зображень території міста з використанням коефіцієнтів раціональних функцій (т.зв. RPC-поліномів) (1 етап); в результаті на основі ортотрансформованих зображень створюється фотокарта і формується цифрова топографічна карта – за допомогою спеціальної комп’ютерної програми “MapInfo Professional 10.0” (2 етап); потім вже на основі створеної цифрової топографічної карти формується готова 3D-модель – з використанням комп’ютерної програми “MicroStation V8” (3 етап). Варто зазначити також, що 3D-моделювання дозволяє повністю виключити достатньо затратне по часу фізичне макетування території. На сьогоднішній день працівники регіональних туристичних департаментів часто використовують програму “Google ScetchUp”, проте вона занадто примітивна для вирішення конкретно-прикладних задач з управління туристичною інфраструктурою міст і дозволяє спрощено зображати окремі об’єкти, а не територію.

Список літературних джерел

1. Габидулин В.М. Трехмерное моделирование в AutoCAD / В.М. Габидулин. – М.: ДМК Пресс, 2014. – 282 с.
2. Дуцяк І.З. Методологічні аспекти аналізу ресурсів міського туризму / І.З. Дуцяк, А.А. Теребух // Наук. вісн. Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Економіка і менеджмент. – 2015. – Вип. 13. – С. 144-147.
3. Програмное обеспечение для картографии и создания карт ГИС на базе моделей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.autodesk.ru/products/autocad-map-3d/overview>

Коніщева Н.Й.,

д.е.н., професор, академік Академії економічних наук України,
Донбаський державний педагогічний університет

Ткачова С.С.,

к.е.н., доцент,
Харківський державний університет харчування та торгівлі

Власов В.О.,

к. наук. держ. упр.,
ТОВ «ПБК «Емброд Інжиніринг»

СТВОРЕННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ СПІЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ В ТУРИСТИЧНО ПРИВАБЛИВИХ МІСТАХ

Реформа державного управління в Україні передбачає відхід від централізованої моделі управління в державі, забезпечення місцевого самоврядування та побудову ефективної системи територіальної організації влади. У зв'язку з цим, актуалізуються питання розробки стратегій соціально-економічного розвитку на регіональному та місцевих рівнях, а також, у містах, яким притаманна можливість організації унікальної взаємодії чинників розвитку на основі активізації партнерських взаємовідносин суб'єктів господарювання з органами влади та місцевого самоврядування, бізнес-середовищем, громадянським суспільством.

Згідно з Державною стратегією регіонального розвитку на період до 2020 р., яку затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 06.08.2014 р. № 385, пріоритетом державної регіональної політики визначено підвищення економічної активності регіонів, «поширення процесу розвитку центрів економічного зростання, якими будуть переважно міста – обласні центри, міста обласного значення та інші території, що дасть можливість задіяти внутрішні фактори розвитку». Забезпечення зростання рівня конкурентоспроможності регіонів потребує «підвищення ролі та функціональних можливостей міста у подальшому розвитку регіонів» [1, с. 12–13], підтримці міст як центрів економічного та соціального розвитку та концентрації економічної активності.

За умови обмеженості ресурсів та децентралізації державних повноважень шляхом їх передачі на місцевий рівень, регіони та міста повинні визначатися зі стратегічними

чинниками покращення соціально-економічного розвитку за рахунок більш ефективного використання власного потенціалу та реалізації своїх конкурентних переваг.

Серед стратегічних чинників економічного зростання в сучасних умовах є пріоритетний розвиток туристичного бізнесу на основі формування інституціональної, виробничої, транспортної, будівельної, туристичної, соціальної, культурної інфраструктури міста, розширення переліку, обсягів та підвищення якості послуг населенню і суб'єктам господарювання.

Побудова взаємовигідної взаємодії соціальних партнерів, досягнення спільних соціальних та економічних цілей дозволяє враховувати взаємні інтереси, більш ефективно використовувати інформаційні, інтелектуальні, трудові, матеріальні та інші ресурси, якими володіють партнери. При цьому активізація партнерських зв'язків розглядається як пошук та розвиток нових форм взаємодії суб'єктів різних сфер діяльності з метою підвищення власної конкурентоспроможності та міста в цілому.

Державна програма розвитку туризму входить до першочергових пріоритетів проведення структурних реформ, забезпечення стійкого зростання економіки екологічно невиснажливим способом, створення сприятливих умов для ведення господарської діяльності та, як наслідок, підвищення стандартів життя [2]. Сфера туристичної індустрії пов'язана з діяльністю 50 секторів економічної діяльності. Тому її розвиток сприяє зростанню зайнятості. В світі кожне одинадцяте робоче місце припадає на сферу туризму. Діяльність суб'єктів господарювання в сфері туристичної індустрії дозволяє відносно швидко створювати нові робочі місця, розвивати малий та середній бізнес, збільшувати надходження до місцевого та державного бюджетів.

Україна займає одне з провідних місць в Європі за рівнем забезпеченості цінними історичними, культурними, релігійними, оздоровчо-лікувальними, природними ресурсами. Широко відомі об'єкти культурної спадщини України, особливо ті, які включено до списку об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.

Кількість туристів, яких обслуговували суб'єкти туристичної діяльності України, у 2012 р. складала 3,5 млн осіб, у 2015 р. – 1,8, у 2016 р. – 2,2 млн. осіб. Якщо доходи юридичних осіб від надання туристичних послуг у 2012–2015 рр. зменшилися з 6360,1 до 4797,7 млн. грн., то у 2016 р. вони збільшилися до 11522,5 млн. грн., а доходи фізичних осіб-підприємців, відповідно – з 217,6 до 413,2 млн. грн. [3, с. 5, 10].

Як підкреслюється у Постанові Верховної Ради України «Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Розвиток туристичної індустрії як інструмент економічного розвитку та інвестиційної привабливості України» від 16 липня 2016 р. № 1460-VIII, для закріплення цих позитивних тенденцій потрібно «створення системних та комплексних передумов для розвитку сфер туризму як одного з пріоритетних напрямів економічного зростання та наповнення бюджетів всіх рівнів».

В цих умовах ще актуальнішими виглядають питання формування стратегій розвитку туризму в туристично привабливих регіонах та містах на основі об'єднання зусиль усіх зацікавлених партнерів. Формування туристичної, виробничої, будівельної, транспортної, соціальної та інституціональної інфраструктури спільного користування потребує суттєвих інвестицій, яких окремі суб'єкти господарювання не мають. Це обумовлює необхідність пошуку ефективних організаційно-правових форм об'єднання зусиль різних підприємств задля розвитку туристичної індустрії в туристично привабливих регіонах (містах).

Серед прикладів об'єктів спільного користування можна назвати створення регіональних туристично-інформаційних центрів, які концентрують інформацію про об'єкти розміщення, харчування, культури та сфери розваг, запропоновані екскурсії, оптимальні транспортні маршрути, різні види активного відпочинку. На базі туристично-інформаційних центрів можливо формування геоінформаційних систем для збирання, зберігання, аналізу просторових баз даних про об'єкти розміщення туристів (готелі, хостели, табори, гуртожитки, приватні будинки); харчування (ресторани, їдальні, кафе, кафетерії, закусочні, буфети); парки транспортних засобів; автостоянки; об'єкти розваг, культури, туристсько-екскурсійної діяльності, туристичної та соціальної інфраструктури [4, с. 33].

Ще одним прикладом підвищення ефективності використання об'єктів регіональної інфраструктури спільного користування є створення закладів харчування, оскільки доля витрат на харчування в структурі туристичного продукту за даними обстежень різних видів відпочинку коливається від 20 до 55 %. Цікавою ілюстрацією такого проекту є будівництво у місті Умань їдальні для обслуговування хасидів. Кожен рік у вересні до могили цадика Нахмана з 35 країн світу приїжджають більше 26 тис. хасидів для святкування Нового року за іудейським календарем. Згідно даних Міжнародного

благодійного фонду імені Раббі Нахмана, 80 % хасидів їдуть з Ізраїлю, 10 % зі США, багато паломників з Франції та Англії. В їдальні подається кошерна їжа, яку в основному везуть з Ізраїлю та США. В Умані також побудовано одну з найбільших синагог Європи.

Згідно зі Стратегією розвитку туризму та курортів на період до 2026 р., заплановано вже в 2019 р. збільшити кількість іноземних туристів, які в'їжджають до України, у порівнянні з 2015 р., з 12,9 до 19,4 млн. осіб, внутрішніх туристів – з 357 до 714 тис. осіб, екскурсантів – з 125,5 до 188,3 тис. осіб. При цьому, кількість робочих місць у сфері туризму зросте з 88 до 132 тис. осіб; обсяг надходжень до зведеного бюджету від суб'єктів туристичної діяльності – з 1,71 до 3,42 млрд. грн.; обсяг надходжень туристичного збору до місцевих бюджетів – з 37,1 до 74,2 млн. грн. [5].

Таким чином, очікується суттєве збільшення надходжень до державного та місцевих бюджетів завдяки діяльності суб'єктів сфери туризму. Разом з тим, з метою підвищення ефективності їх діяльності, в тому числі для створення інфраструктури спільного користування в туристично привабливих містах, потрібно удосконалення нормативно-законодавчого забезпечення режиму сприяння для залучення інвестицій у розвиток туристично-рекреаційного комплексу регіону (міста), а також впровадження можливих варіантів об'єднання зусиль різних суб'єктів господарювання задля нарощування туристичного потенціалу.

Список літературних джерел

1. Державна стратегія регіонального розвитку на період до 2020 року: постанова Кабінету Міністрів України від 6.08.2014 р. № 385 // Офіційний вісник України. – 2014. – № 70. – Ст. 1966. – С. 23 [Електронний ресурс]. –

Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%DO%BF>.

2. Про Стратегію сталого розвитку «Україна-2020»: Указ Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 2. – Ст. 154. – С. 14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>.

3. Туристична діяльність в Україні у 2016 р. Стат. бюл. / відп. за вип. О.О. Кармазіна. – К.: Держ. служба статистики України, 2017. – 76 с [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publtur_u.htm.

4. Коніщева Н.Й. Підвищення якості туристичних послуг шляхом створення спеціалізованих комунальних підприємств у туристично привабливих містах / Н.Й. Коніщева, В.О. Власов, С.С. Ткачова // Туристичний та готельно-ресторанний бізнес в Україні: проблеми розвитку та регулювання: VIII міжнар. наук.-практ. конф., Черкаси, 23–24 березня 2017 р. – Т. 1. – Черкаси: Черкаський держ. технологічний ун-т, 2017. – С. 32–36.

5. Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 р.: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.03.2017 р. № 168-р // Офіційний вісник України. – 2017. – № 26. – С.752.

Кофанов О. Є., аспірант
Національний технічний університет України
"Київський політехнічний інститут імені
Ігоря Сікорського"

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ МОДЕЛЮВАННЯ ЗАБРУДНЕННЯ ПРИДОРОЖНЬОГО ПРОСТОРУ ТА ПРИЛЕГЛИХ ТЕРИТОРІЙ АВТОТРАНСПОРТНИМИ ПОТОКАМИ

Моделювання як спосіб дослідження складних природних і техногенних процесів та явищ отримало в сучасному інформаційному суспільстві широкий розвиток. За даними Environmental Protection Agency (US) та European Environment Agency налічується більше ніж 140 різноманітних моделей забруднень повітря, які надають змогу оцінити розподіл концентрацій шкідливих речовин (ШР) як від стаціонарних, так і від пересувних джерел викидів.

Реальний процес розсіювання ШР визначається умовами їх емісії, а також особливостями горизонтального і вертикального переносу, в тому числі й турбулентного. Це означає, що розповсюдження ШР у повітряному середовищі відбувається як унаслідок конвективного перенесення повітряних мас, зокрема у напрямку вітру, і внаслідок дифузійних процесів, пов'язаних з градієнтом концентрації певної домішки, так і внаслідок турбулентної дифузії – перемішування повітряних мас у всіх напрямках. Таким чином, великою мірою на ці процеси впливають вітровий режим (напрямок і швидкість

вітру), метеорологічні умови (особливо штиль та температурні інверсії), характер міської забудови, фізико-хімічні властивості забруднювача тощо, а також можливість його трансформації, седиментації (осадження) та вторинного механічного перенесення.

При дослідженні турбулентної дифузії зазвичай застосовують два основні підходи. Перший полягає у розв'язуванні рівняння ТД зі сталими коефіцієнтами на основі закону Фіка, а другий – у пошуку величин концентрації шкідливих домішок по формулам, отриманих статистичними методами (детально метод описаний Сеттоном, який застосовує закон розподілу Гаусса для визначення полів концентрації домішок поблизу джерела забруднення [1]). Для стаціонарних джерел також успішно застосовують гауссові моделі [2], які хоча й не враховують рельєф місцевості та властивості підстилаючої поверхні, але корегуються шляхом введення спеціальних емпіричних коефіцієнтів [3].

Отже, розробка математичних моделей для прогнозування рівня забруднення атмосферного повітря і прилеглих до автомагістралей територій залишається актуальним питанням з огляду на можливість використання цих даних для контролю й регулювання викидів ВГ ДВЗ на конкретних ділянках автомагістралі, а також розробки заходів з мінімізації шкідливого впливу з боку автотранспорту на довкілля й здоров'я людей. У нашому дослідженні для встановлення геоекологічного стану приземного шару атмосферного повітря й прогнозування рівня екологічної небезпеки обраних для дослідження ділянок придорожніх територій міста запропоновано додатково застосовувати дискретні геометричні моделі за методом Ю. Р. Холковського [4]. Ці моделі надають змогу моделювати складні й стохастичні процеси, що відбуваються у досліджуваному шарі повітря, а також на поверхні придорожньої території.

Просторово-часові натурні обстеження інтенсивності та складу ТП, а також дослідження дорожніх умов проводили на напружених автомагістралях столиці за допомогою відеозйомки. Обстеження організовували одночасно за кількома постами (точками) спостереження у ранковий час "пік" (8.00–9.00), вдень після 11-ої та 16-ої годин, а також у час "пік" увечері (18.00–19.00). Спостереження виконували у різні пори року упродовж 2016–2017 рр. Відеозйомку проводили тричі по 20 хвилин для кожного поста в обох напрямках руху одночасно [5]. Оскільки на досліджуваних ділянках автомагістралей, як правило, були відсутні перетини в одному рівні або їх кількість була незначною; тому вважали, що це незначно впливало на розподіл ТП. Окрім того, серед перехресть на досліджуваних ділянках майже не було таких, що регулюються

світлофорами.

Методики розрахунків викидів автотранспорту для проведення зведених розрахунків забруднення атмосфери міст подано у [6–8]. З огляду на тему дослідження, спостерігали розсіювання таких шкідливих домішок, як оксид Карбону (II); оксиди Нітрогену (у перерахунку на NO_2) і сажа (PM). У роботі побудовано просторові математичні моделі забруднень (у середовищі MathCad), створено алгоритм та розроблено комп'ютерну програму для розрахунку коефіцієнтів турбулентної дифузії газів за різних температурних умов. Як приклад, на **рис. 1** показано результати моделювання розсіювання домішок оксидів нітрогену у придорожньому просторі до та після застосування розробленої нами багатофункціональної присадки до дизельного палива. У зазначених моделях (і полях розсіювання) враховано експериментально визначену на кожній експериментальній ділянці частку дизельного автотранспорту.

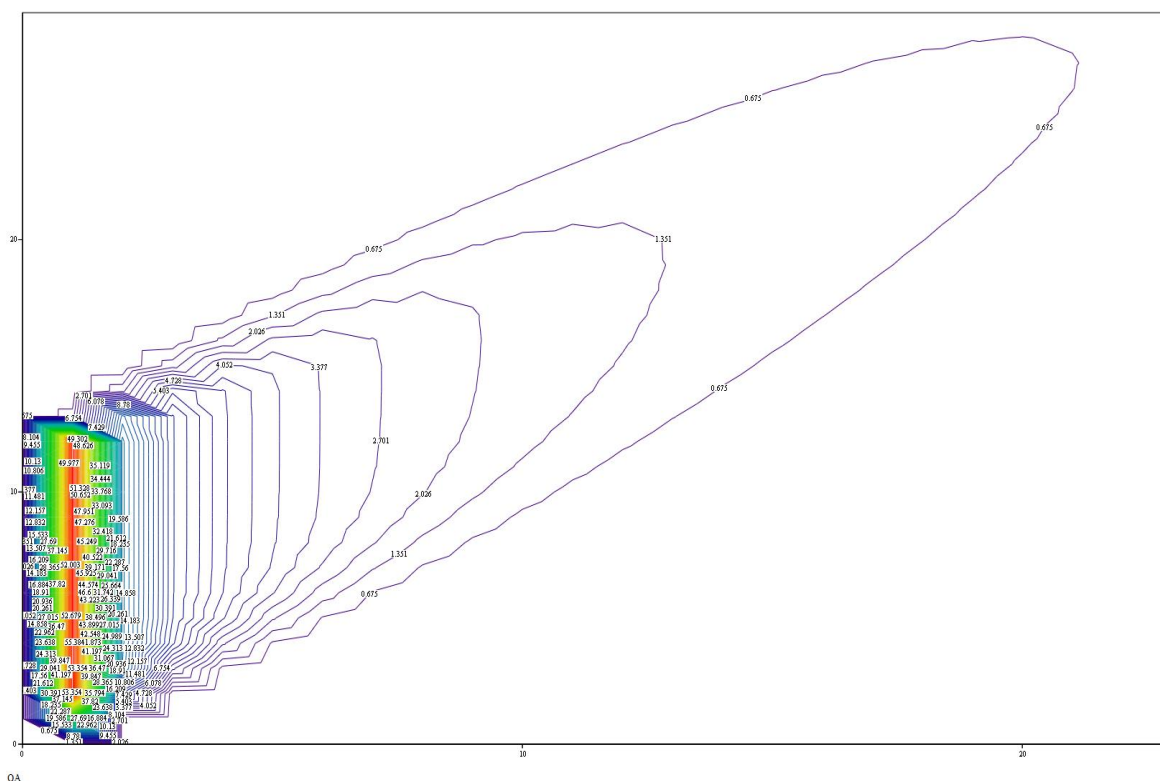


Рис. 1. Поля розсіювання домішок оксидів нітрогену за умов використання еталонного (нафтового) дизельного палива (ДП).



1. *Journal of the American Medical Association*, 1997; 277: 1039-1043.

[illegible]

розсіювання емітентів відпрацьованих газів автомобілів (на прикладі оксиду Нітрогену NO), а також визначити умови розповсюдження забруднювачів до і після модифікації моторного палива дизельної складової транспортного потоку розробленими багатофункціональними присадками.

Удосконалена та апробована методика короткострокового прогнозування забруднення придорожного міського повітряного простору основними поллютантами викидів автотранспортних засобів. За дискретно-інтерполяційного підходу враховано геометричні особливості лінійних джерел забруднення, уточнено локальні забруднення придорожного простору й прилеглих до автомагістралей територій.

Визначено екологічний ефект від модифікації моторного дизельного палива розробленою багатофункціональною присадкою. Доведено, що при гіпотетичному застосуванні розробленої присадки ізоконцентрації токсикантів наближаються до гранично допустимих значень на меншій відстані від лінійного джерела викиду (автомагістралі).

Список літературних джерел

1. Берлянд М. Е. Современные проблемы атмосферной диффузии и загрязнения атмосферы. – Л.: Гидрометеиздат, 1975. – 449 с.
2. Бызова Н. Л. Экспериментальные исследования атмосферной диффузии и расчеты рассеяния примеси / Н. Л. Бызова, У. К. Гаргер, В. Н. Иванов. – Л. : Гидрометеиздат, 1991. – 278 с.
3. Методика расчета концентраций в атмосферном воздухе вредных веществ, содержащихся в выбросах предприятий. Общесоюзный нормативный документ (ОНД-86). – Л. : Гидрометеиздат, 1987. – 93 с.
4. Холковський Ю. Р. Геометричне моделювання складних технічних форм із наперед заданими умовами на основі дискретно-інтерполяційного підходу / Ю. Р. Холковський // Техніка, енергетика, транспорт АПК. – 2016. – № 2 (94). – С. 61–66.
5. Семенов В. В. Математическое моделирование динамики транспортных потоков мегаполиса / В. В. Семенов // Препринты ИПМ им. М. В. Келдыша. – 2004. – Вип. 034. – 38 с.
6. Расчетная инструкция (методика) по инвентаризации выбросов загрязняющих веществ автотранспортными средствами в атмосферный воздух [Електронний ресурс] / [А.

В. Рузский, В. В. Донченко, Ю. И. Кунин, В. А. Петрухин и др.]. – М. : "НИИАТ". – 2006. – Режим доступу : <http://www.opengost.ru/iso/3174-raschetnaya-instrukciya-metodika-po-inventarizacii-vybrosov-zagryaznyayuschih-veschestv-avtotransportnymi-sredstvami-v-atmosfernyy-vozduh.html>. – Назва з екрана.

7. Методы расчета выбросов от автотранспорта и результаты их применения / Донченко В. В., Кунин Ю. И., Рузский А. В., Виженский В. А. // Журнал автомобильных инженеров. – 2014. – №3(86). – С. 44-51.

8. Characterizing near-road air pollution using local-scale emission and dispersion models and validation against in-situ measurements / Wang, A., Fallah-Shorshani, M., Xu, J., Hatzopoulou, M. // Atmospheric Environment. – 2016. – № 142. – P. 452–464. – DOI:10.1016/j.atmosenv.2016.08.020.

9. Кофанов А. Е. Геоэкологические аспекты моделирования локального загрязнения приземного атмосферного воздуха отработавшими газами автотранспортных средств / А. Е. Кофанов, Ю. Р. Холковский // Горная механика и машиностроение. – 2017. – № 4. – С. 20–33.

10. Системный анализ и принятия решений. Технология вычислений в системе компьютерной математики Mathcad: учебное пособие / [В. А. Холоднов, В. П. Дьяконов, В. В. Фонарь та ін.]. – С-Пб: СПбГТИ (ТУ), 2013. – 154 с.

Лесик І.Й.,

аспірантка кафедри економіки підприємства

Львівський національний університет імені І.Франка

ОСОБЛИВОСТІ ТА РОЗВИТОК ЕКО-ГОТЕЛІВ В МІСТІ ЛЬВОВІ

На сьогодні розвиток готельної індустрії Львова є одним з пріоритетних економічних напрямів міста. З кожним роком збільшується кількість нововідкритих готелів для прийому відвідувачів. Це зумовлено різким збільшенням туристичного потоку, що, своєю чергою, вимагає якісного обслуговування туристів та різновидів запропонованого готельного забезпечення. Одним з видів готелів є еко-готелі. Головною ідеєю роботи є збереження чистоти навколишнього середовища і використання в обслуговуванні відвідувачів нешкідливих для природи матеріалів таких як пластик, нетоксичні засоби для гігієни приміщень, обмеження використання електроенергії, води,

пропонується для відвідувачів використання 100% бавовняних рушників та напірників, пропагується устаткування для перероблення відходів.

В Україні діє програма Green Key, що розроблена французькою компанією FPI та данською HORESTA, головною метою якої є перевірка якісної близькості до збереження природних ресурсів. Основними завданнями програми Green Key є:

- ✓ Екологічна освіта працівників
- ✓ Мінімізація об'єкта на природне середовище
- ✓ Скорочення економічних розходів об'єкта
- ✓ Можливість застосування в маркетингових стратегіях об'єкту

В Львові мережа готелів Reikartz Hotel Group є однією з перших, яка почала вводити стандартизацію еко-правил в готельних приміщеннях і досягла значних успіхів, отримавши відзнаку міжнародної сертифікації Green Key. Цю ж відзнаку отримав Дністер Прем'єр Готель.

Готелем нового покоління є Екотель (Ecotel Hotel Lviv). Філософією їхньої роботи є надання максимального комфорту відвідувачу, а стандарти обслуговування прирівняні до міжнародних вимог. В інтер'єрі використано світлі кольори, де домінують зелено-пастельні відтінки; досить добре освітлення приміщень, за допомогою правильного розміщення вікон використовується максимум денного світла, що заощаджує електроенергію; у використанні посуду надається перевага кераміці. Особливістю цього готелю є розміщення неподалік історичного центру, що зумовлює добрий транспортний зв'язок. За словами працівників, великий відсоток тих, хто користується послугами еко-готелів, – це іноземці.

На сьогодні розвиток еко-готелів Львова відбувається швидкими темпами. Однією з особливостей є впровадження еко-стандартів в костелах. Вікова категорія відвідувачів еко-хотелів – це школярі, студенти, молодь до 30 років, для більшості яких важливим є дотримання еко-культури. На сьогодні таким хостелом, який себе позиціонує з еко-стандартами, є, наприклад, Eco Hostel DROVA, що знаходиться неподалік від центру. Найпопулярнішими зручностями цього костелу є безкоштовна парковка, безкоштовний Інтернет, цілодобова стійка реєстрації гостей, бар, кімнати для некурців.

У Львові є прекрасні передумови для створення мережі екологічних закладів розміщення. Насамперед, варто зазначити що Львів – це місто, яке пропагує здоровий спосіб життя. Останніми роками збільшується кількість еко-маркетів, де можна придбати продукти, які вирощені за всіма вимогами екологічного виробництва. Екологічна

філософія впливає позитивно на співпрацю еко-готелів з вищезгаданими закладами харчування і надання додаткової послуги для своїх відвідувачів під назвою до прикладу, «здорові сніданки». До додаткових послуг, які можуть діяти при еко-готелях, відносяться власні сувенірні крамниці, де пропонуються сувеніри виготовлені з екологічних матеріалів (вишиванки з тканин льону, бавовни, трав'яні чаї, дерев'яні побутові речі, місцеві солодощі).

Варто зазначити, що перше місце за довжиною і якістю велосипедних доріжок Львів посідає перше місце в Україні. Це надає перевагу для створення ще однієї додаткової транспортної послуги при готелі, а саме екскурсійні веломаршрути для зручності пересування містом і відвідувань туристами визначних місць.

Одним з недоліків будівництва таких готелів є висока собівартість будівництва і ризик неокупності. Причиною такого ризику для еко-готелів може бути будівництво в центральній частині міста мережі нових 3-4 зіркових готелів, які на даному етапі розвитку місцевого готельного бізнесу є більш затребувані через значну кількість туристів з робочими візитами в місто.

Територія міста є придатною для розвитку мереж еко-готелів. Варто зазначити, що в місті функціонує велика кількість навчальних і науково-дослідницьких центрів, які здатні долучатися до екологічних ініціатив, зокрема до вивчення організаційно-економічних та екологічних аспектів в готельному бізнесі м. Львова та його околиць.

У майбутньому розвитку еко-готелів м. Львова поряд з урбанізованими територіями можуть освоюватися окраїни міста, а саме території ближчі до природи, водойм, лісу.

Список літературних джерел

1. Сайт готелю *Maison Blanche* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://maison-blanche.com.ua>
2. Паук О. Є. Інноваційні напрямки розвитку готельного господарства України: екологізація засобів розміщення / О. Є. Паук // Науковий вісник НЛТУ України. – 2016. – Вип. 26. 2. – Львів, 2016. – С. 29–32.
3. Сайт готелю Економ Готель Екотель. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://hotel-ekotel.lviv.ua/uk>

Науковий керівник: Мальська М.П., д.е. н., професор
Львівський національний університет імені І.Франка

Лобас І.С.,

студентка 3 курсу

Дніпровський державний технічний університет

м. Кам'янське

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ МІСТА

Широковживаний нині термін «екологічна безпека» виник і сформулювався порівняно недавно – наприкінці 80-х років минулого століття в процесі осмислення негативних наслідків впливу діяльності людини на довкілля. У цей період своєї історії людство опинилося у стані екологічної кризи, яка почала набувати всесвітнього характеру, загрожуючи самому існуванню земної природи і цивілізації. Спорудження численних об'єктів важкої промисловості на території України було підпорядковане, насамперед, розвитку радянського військово-промислового комплексу і відбувалося з ігноруванням можливостей природи до самовідновлення та нехтуванням потреб людини у здоровому середовищі, супроводжуючись поступовою деградацією довкілля. Внаслідок цього наприкінці 80-х – на початку 90-х років минулого століття країна опинилася у стані екологічної кризи [1].

Спроба дати визначення сутності та змісту екологічної безпеки з урахуванням масштабності/глобального характеру даного питання зроблена В.І.Андрейцевим. На його думку, екологічна безпека – це складова глобальної і національної безпеки, тобто такого стану розвитку суспільних відносин, при якому системою державно-правових, організаційних, науково-технічних, економічних та інших соціальних засобів забезпечується регулювання екологічно небезпечної діяльності, режим використання природних ресурсів, охорона навколишнього природного середовища, безпечного для життя і здоров'я людей, попередження погіршення екологічної ситуації та виникнення небезпеки для природних систем і населення. Продуктивний підхід до визначення сутності та змісту екологічної безпеки простежується у роботі Є. Хлобистова. За ним, під екологічною безпекою розуміється відсутність дій, станів та процесів, які прямо чи опосередковано завдають суттєвого збитку для оточуючого природного середовища, населення і матеріальних об'єктів [2].

Поступове погіршення екологічної ситуації і збільшення екологічного ризику, що пов'язується зі збільшенням вірогідності виникнення техногенних аварій і катастроф на діючому промисловому об'єкті спостерігається у м. Кам'янському Дніпропетровської області. Велике зростання промисловості міста Кам'янського протягом минулих років зумовило набуття ряду екологічних проблем, які викликають серйозне занепокоєння у населення та міської влади. Сьогодні на одного мешканця міста припадає близько 407 кг шкідливих викидів в повітряне середовище. З метою забезпечення умов екологічної безпеки у місті розробляються спеціальні екологічні програми. Великою необхідністю є впровадження у місті сучасних технологій, які призведуть до зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферне повітря.

Так, у рамках Комплексної стратегії розвитку Дніпропетровщини стояло важливе завдання – зменшити до 2015 р. шкідливі викиди в навколишнє середовище на 30%. Для цього в області була прийнята і діяла регіональна програма по зменшенню викидів на 25-ти великих підприємствах, на які припадало 97% всіх викидів регіону. У рамках програми на кожному підприємстві була розроблена ціла низка екологічних заходів, реалізація яких жорстко контролювалась обласною владою [3].

Про успіх чи провал екологічних програм можна судити за статистичними даними, які наведені в *табл. 1*.

Таблиця 1

Динаміка викидів в атмосферу м. Кам'янського [3]

Рік спостереження	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Викиди забруднюючих речовин у м. Кам'янському, тис. тон	108,5	124,7	116,4	115,4	105,0	101,0	90,5

Дані таблиці свідчать про ефективність заходів, які впроваджувалися на підприємствах міста – спостерігається зменшення обсягів викидів шкідливих речовин.

Важливим аспектом адміністративно-правових засад діяльності органів місцевого самоврядування щодо забезпечення екологічної безпеки є проведення інформаційних

заходів із надання всім зацікавленим суб'єктам актуальної та достовірної інформації про стан навколишнього природного середовища (екологічної інформації). Проблема збереження природи шляхом створення системи екологічної безпеки є окремою, надважливою, фундаментальною проблемою, від адекватного вирішення якої залежатиме не лише забезпечення сталого розвитку, а й насамперед виживання людства.

Список літературних джерел

1. Василенко В.А. Генеза, зміст і шляхи реалізації концепції міжнародної екологічної безпеки / В.А. Василенко // Вісник Національної академії наук України. — 2017. — № 7. — С. 88-96.
2. Мірошніченко Р. В. Механізми державного управління забезпеченням екологічної безпеки / Р. В. Мірошніченко // Вісник Національного університету цивільного захисту України. Серія : Державне управління. - 2017. - Вип. 1. - С. 164-170.
3. Волошин М.Д. Покращення стану атмосферного повітря міста Кам'янське в рамках прийнятих екологічних програм / С. С. Кабиш, М. Д. Волошин // Збірник наукових праць Дніпродзержинського державного технічного університету. Технічні науки. - 2016. - Вип. 1. - С. 192-196.

Науковий керівник: Брежнєва-Єрмоленко О.В., к.е.н., доцент
Дніпровський державний технічний університет

Мальська М. П., д. е. н., професор,

Гаталяк О. М., асистент

Львівський національний університет імені Івана Франка

ТУРИЗМ ЛЬВІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ

Сьогодні у світі спостерігається процес підвищення ролі міст у розвитку суспільства. Це виявляється у зростанні міських поселень, концентрації населення в них, особливо у великих містах, у поширенні міського способу життя тощо.

Такі форми розселення як міські агломерації є територіальним скупченням населених пунктів, які об'єктивно об'єднані в єдине ціле інтенсивними функціональними (економічними, трудовими, соціальними, культурно-

побутовими та ін.) зв'язками, а також екологічними інтересами. Міські агломерації стають точками зростання і концентрації конкурентоспроможності.

Для визначення меж міських агломерацій найчастіше використовують такі критерії: щільність населення; частка населення зайнятого поза сільським господарством; частка населення, що приїжджає на роботу в центр агломерації. Серед перелічених вище критеріїв головним вважається критерій щільності населення.

На думку О. Шаблія, міська агломерація – це «сукупність просторово близьких, часом і просторово зрощених міських поселень, між якими налагоджуються тісні демографічні, економічні, соціальні та часто адміністративно-управлінські зв'язки» [2].

Значимість туристичної складової розвитку будь-якої міської агломерації, на наш погляд, не залежить від її основної спеціалізації.

Розвиток туризму в міській агломерації характеризується такими рисами та тенденціями: 1) значна концентрація туристичних потоків; 2) генератори та реципієнти туристичних потоків; 3) значна диверсифікація в'їзного туризму; 4) економічне значення туризму в економіці центру агломерації значне, проте більше доповнює, аніж визначальне; 5) малі міста агломерації виступають як осередки культури та самобутності; 6) центри агломерації окреслюються як поліфункціональні туристичні центри; 7) концентрація ділового туризму; 8) модернізація транспортної інфраструктури як чинник доступності тощо.

Без сумніву, розвиток туристичної діяльності, з одного боку, зумовлює розростання міських агломерацій, а з іншого – сам ріст такої агломерації, що супроводжується зростанням чисельності її населення та, у деяких випадках, підвищенням рівня його життя, є суттєвим чинником піднесення рекреаційної сфери тої чи іншої території.

Львівська міська агломерація є однією з найдавніших за часом формування в Україні. Львів як агломераційний центр впродовж декількох століть був найбільшим містом на українських етнічних землях. Процеси агломерування в зоні впливу Львова відбувалися ще в 60-70-их роках XIX ст.

В структурі львівської агломерації знаходяться такі міста: Винники, Дубляни, Пустомити, селища: Брюховичі, Рудно, Івано-Франкове, Куликів, Запитів. До агломерації тяжіють міста та селища Городоцького, Жовківського, Золочівського, Перемишлянського,

Пустомитівського та Яворівського районів, а також міські поселення Бузького та Кам'янка-Бузького районів. В львівській агломерації зосереджено близько 20% міських поселень області і близько 60% міського населення.

Львівська міська агломерація має значний потенціал для інтенсивного розвитку туризму – це значна кількість історико-культурних й архітектурних пам'яток, у тому числі включених до світової спадщини ЮНЕСКО; природні та рекреаційні ресурси; розвинута інфраструктура готельно-ресторанного бізнесу у містах Львові, Винники, Жовква; наявність міжнародного аеропорту та залізничного вокзалу. Значну історичну та туристичну цінність мають державні заповідники у Львові, Жовкві, Олеську. Замки, що розташовані на території агломерації входять до популярного туристичного маршруту «Золота підкова Львівщини».

Також для агломерації характерний незначний ступінь антропогенного забруднення довкілля (у порівнянні з іншими агломераціями України) та однорідний етнічний склад населення з високим почуттям патріотизму, релігійності, з орієнтуванням на українські традиції.

У Львівській міській агломерації поширені такі види туризму як культурний, пізнавальний, діловий, науковий конгресовий, подійний, релігійний. Поширені також екскурсії різної тематики: історичні, музейні, сакральними місцями та місцями життя та діяльності відомих осіб. Великою популярністю користуються центри релігійного туризму Крехів, Унів, Страдч, Белз, Львів.

За дослідженнями управління туризму Львівської міськради у 2017 р. Львів відвідали 2,6 млн. туристів, витративши під час перебування в місті 615 млн. євро. Найчастіше до Львова приїжджають українці з інших міст – 41,3%, далі йдуть поляки (22,1%), білоруси (7,9), турки (7,3%), німці (3,6%), американці (2%), литовці (1,6%), англійці (1,5%), чехи (1,2%) і канадці (0,7). Найпопулярнішими об'єктами зацікавленості серед туристів є вежа Ратуші (56%), Львівська опера (31%) і Високий Замок (23%) [1].

Окрім Львова туристично привабливими є Жовква, Івано-Франкове, Городок, Золочів та ін.

Розвиток туризму Львівської міської агломерації загалом визначається як позитивна тенденція, яка забезпечує кращу якість життя населення і сприяє формуванню якісно нових умов для розвитку бізнесу та кращого способу життя.

Список літературних джерел

1. Сайт управління туризму Львівської міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: city-adm.lviv.ua
2. Шаблій О. І. Основи загальної суспільної географії / О. І. Шаблій. – Львів, 2003. – 444 с.

Маргіта Н. О.,

к.е.н., ст. викладач кафедри маркетингу і логістики
Національний університет «Львівська політехніка»

ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ ЯКОСТІ СИСТЕМИ ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ЛЬВОВА, КРАКОВА ТА ЛЮБЛІНА

Якість будь-якої послуги оцінюється з погляду відповідності наданих послуг до певних стандартів та очікувань споживачів, як сукупність характеристик, що здатні задовольнити певні потреби. Тому якість транспортного обслуговування пасажирів визначається як сукупність властивостей перевізного процесу і системи перевезень пасажирів, що обумовлюють їх відповідність нормативним вимогам [1, с. 57], або як сукупність властивостей транспортної послуги, яка здатна задовольнити смаки кінцевих її споживачів [2, с. 199]. У першому випадку акцентовано увагу на перевізному процесі та системі обслуговування пасажирів, як двох системоутворюючих елементах, що беруть участь у формуванні транспортної послуги.

У процесі дослідження якості системи громадського транспорту м. Львова було опитано 427 жителів м. Львова, що користуються послугами міського пасажирського транспорту у листопаді 2017 року, з них 75% респондентів склали жінки та 25% - чоловіки. Віковий склад респондентів наступний: понад 55% опитаних у віці 25-45 років – економічно активна категорія жителів, що користуються міським транспортом для подорожей на роботу у будні дні, понад 33% - населення у віці 18-25 років - переважно студенти, що користуються громадським транспортом для подорожей на навчання, 8,8 % опитаних у віці 45-60 років та 2,4% респондентів старші за 60 років. Соціальний статус опитаних респондентів наступний: понад 64 % - працівники, 22,9% - студенти, 5,4% - підприємці, 5,7% - непрацюючі, 1,9% - пенсіонери.

Якщо аналізувати середні показники, отримані в результаті опитування, що стосуються оцінки якості системи громадського транспорту за найчастіше використовуваним маршрутом, то ситуація виглядає наступним чином (див. **рис. 1**):

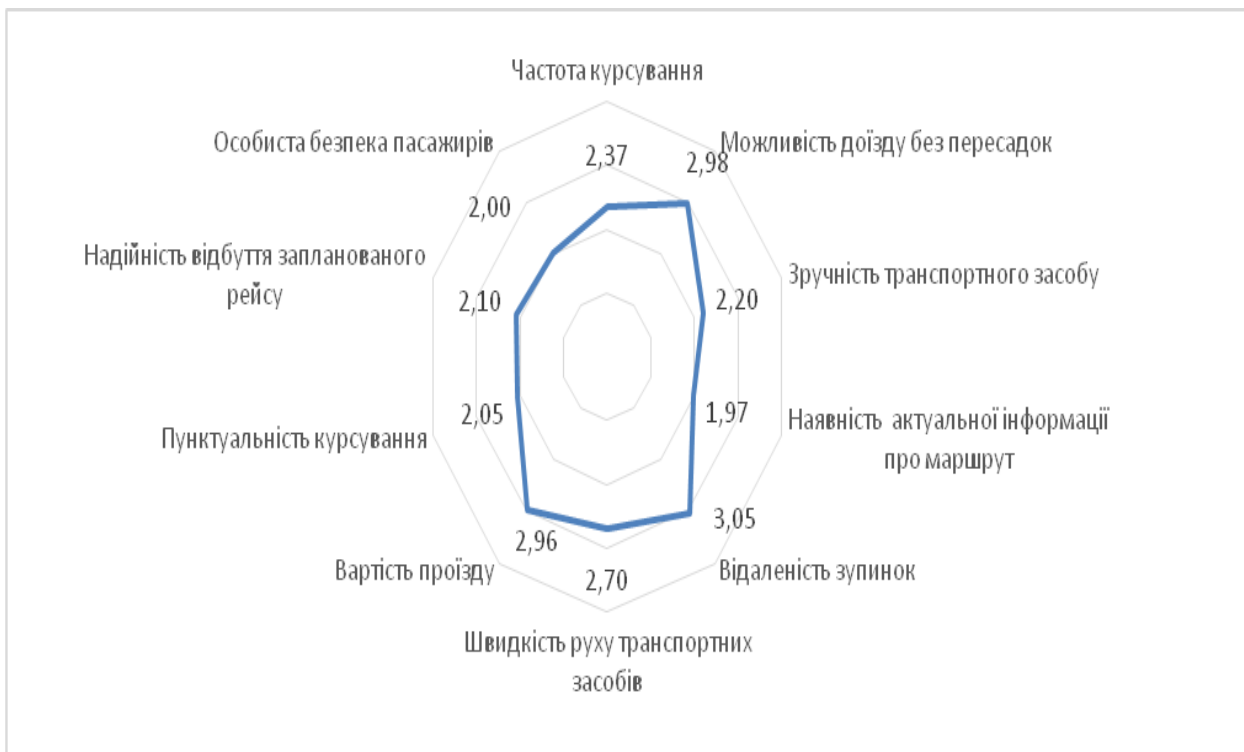


Рис. 1. Оцінка громадського транспорту за найбільш використовуваним маршрутом (середні значення, 5-тибальна шкала оцінювання).

У цілому, найкраща ситуація спостерігається за параметрами віддаленість зупинок (3,05), можливість доїзду без пересадок (2,98), вартість проїзду (2,96) та швидкість руху транспортних засобів (2,7). Це означає, що за найбільш використовуваними респондентами маршрутами зупинки розташовані у відносній близькості до місць перебування жителів, за цими маршрутами курсує достатньо транспорту, яким можна доїхати у кінцеву точку без пересадок, ціна на проїзд переважно задовольняє респондентів, а швидкість руху транспортних засобів, хоча й не близька до бажаної, однак оцінена у 2,7 бали із 5-ти можливих.

Аналіз ідентичних критеріїв для таких польських міст як Краків та Люблін [14], що схожі за кількістю населення зі Львовом та їх порівняння з отриманими результатами, представлено у табл. 1.

Таблиця 1

Середні значення оцінок громадського транспорту за обраними критеріями

№п/п	Критерій якості	Львів	Краків	Люблін
1	Частота курсування	2,37	4,7	4,67
2	Можливість доїзду без пересадок	2,98	4,6	4,59
3	Зручність транспортного засобу	2,20	4,52	4,28
4	Наявність актуальної інформації про маршрут	1,97	4,4	3,95
5	Віддаленість зупинок	3,05	4,5	4,49
6	Швидкість руху транспортних засобів	2,70	4,63	4,38
7	Вартість проїзду	2,96	4,5	4,58
8	Пунктуальність курсування	2,05	4,8	4,72
9	Надійність відбуття запланованого рейсу	2,10	4,7	4,7
10	Особиста безпека пасажирів	2,00	4,7	4,68

Результати аналізу середніх оцінок якості громадського транспорту для Львова, Кракова та Любліна свідчать про значно нижчі оцінки задоволеності якістю функціонування системи транспортного обслуговування мешканців м. Львова у порівнянні з польськими містами.

При цьому, найнижчі значення для Кракова та Любліна спостерігаються за такими критеріями як наявність актуальної інформації про маршрут та зручність транспортного засобу.

Список літературних джерел

1. Вакуленко К. Є. Щодо якості перевезень на маршрутах міського пасажирського транспорту / К. Є. Вакуленко, В. Ф. Харченко // Восточно-Европейский журнал передовых технологий. - 2012. - № 3(4). - С. 57-59.

2. Мельничук Г. О. Якісна складова в процесі регулювання ринку пасажирських перевезень Хмельниччини /Г. О. Мельничук// Науковий вісник Академії муніципального управління. С: Економіка. - 2014. - Вип. 2. - С. 196-202.

3. Starowicz W. Jakosc przewozow w miejskim transporcie zbiorowym /W. Starowicz. - Krakow: Wydaw. Politechniki Krakowskiej im. Tadeusza Kosciuszki, 2007. – 231 s.

Мельникова М.В.,

д.е.н., доцент, провідний науковий співробітник
відділу економіко-правових проблем містознавства,
Інститут економіко-правових досліджень
НАН України, м Київ, Україна

ПРО ІНСТИТУЦІОНАЛІЗАЦІЮ РИНКУ ПОСЛУГ У ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНІЙ СФЕРІ МІСТА

Сучасний етап реформування житлово-комунального господарства на рівні міста, пов'язаний з прийняттям та введенням в дію Закону України «Про житлово-комунальні послуги» № 2189-VIII від 9 листопада 2017 р., актуалізує розгляд питань інституціоналізації ринку житлових та комунальних послуг. При цьому зміна інституційної складової функціонування даного ринку є найважливішим кроком до досягнення нової якості розвитку економічних відносин. У свою чергу, формування інституційного середовища в житлово-комунальній сфері міста вимагає тривалого часового інтервалу, протягом якого відбувається узгодження дії формальних і неформальних інститутів. Саме тому розвиток ринку житлово-комунальних послуг (ЖКП) та його інституціоналізація потребує додаткових наукових досліджень.

Під інституціоналізацією звичайно розуміється поступовий динамічний процес формування інститутів регулювання, взаємодії суб'єктів ринку та узгодження їх інтересів. Слід зазначити, що в даний час у житлово-комунальній сфері міста спостерігається одночасне існування інститутів, орієнтованих на підтримку виробництва та фінансування житлових й комунальних послуг, заснованих на принципах бюджетного, господарського або комерційного розрахунку. Продовження ринкових перетворень передбачає проведення інституціональних змін в житлово-комунальній сфері

міста, спрямованих на формування і розвиток інститутів ринку послуг щодо попиту, пропозиції та механізмів їх координації. При цьому ключовим завданням інституціоналізації житлово-комунальної сфери міста виступає приведення структур власності, виробництва та фінансування у відповідність до принципів комерційного розрахунку.

Розвиток інститутів ринку послуг щодо попиту передбачає формування об'єднань співвласників багатоквартирних будинків (ОСББ). Законом України «Про особливості здійснення права власності у багатоквартирному будинку» № 417-VIII від 14 травня 2015 р. визначено три форми управління багатоквартирним будинком: безпосередньо співвласниками, ОСББ (асоціацією ОСББ), управителем (керуючою компанією). Інституційно оформлені колективні споживачі в формі ОСББ володіють ресурсами для здійснення діяльності по пред'явленню платоспроможного попиту на житлові та комунальні послуги, а за рахунок приватного інтересу контролюють виконавців функцій виробництва й надання послуг, що дозволяє керувати їх поведінкою та сприяє зниженню інформаційної асиметрії ринку. Однак формування ОСББ як інституту споживача в українських містах проходить невисокими темпами (так, за даними Державної служби статистики України, у даний час ОСББ створено лише в п'ятій частини від загальної кількості багатоквартирних будинків). Для прискорення зазначених процесів необхідно забезпечити подолання складності узгодження інтересів власників багатоквартирного будинку для організації колективних дій, а також деякі адміністративні та інформаційні бар'єри. Вирішення проблеми складності узгодження інтересів власників багатоквартирного будинку пов'язано з розробкою спеціальних процедур обґрунтування, прийняття та реалізації рішень. Також необхідно зазначити, що при об'єднанні кількох будинків економічна ефективність функціонування ОСББ підвищується за рахунок економії на масштабі, однак наявність значної кількості учасників ускладнює процес узгодження рішень та може збільшувати трансакційні витрати на виконання колективних дій.

В частині пропозиції інституційні зміни пов'язані з поглибленням конкуренції на ринку виробництва та надання послуг (в потенційно конкурентних секторах), а також створенням максимально сприятливих умов для використання переваг монопольного виробництва (в природно-монопольних секторах). Зарубіжний досвід показує, що перетворення в частині пропозиції на ринку ЖКП здійснюються на основі формування

великих вертикально-інтегрованих компаній і одночасного стимулювання розвитку малого підприємництва в галузі ЖКП. Можливість поєднання різних структур обумовлена технологічною неоднорідністю виробництва та наявністю видів діяльності, які генерують різний ефект від масштабу виробництва. Ефективне функціонування комунальних підприємств у формі вертикально-інтегрованих компаній визначається отриманням постійного або зростаючого ефекту від масштабу, що має місце в сфері водо-, енерго-, газо-, теплопостачання. Чинниками розвитку малого підприємництва на ринку ЖКП є низькі бар'єри входу на ринок і еластичний попит. Незацікавленість малого бізнесу в діяльності на ринку житлових та комунальних послуг в українських містах пов'язана як з високою зношеністю та аварійністю комунальної інфраструктури, так і нестабільністю партнерських відносин з боку органів місцевого самоврядування та відсутністю дієвого механізму повернення інвестицій.

Важливим кроком демонополізації у сфері ЖКП міста виступає поділ функцій замовника та підрядника, а також організація замовниками конкурсів підрядників. Проведення конкурсів на виконання замовлення для житлового фонду, що знаходиться в комунальній власності, серед підприємств різних організаційно-правових форм, є основою перетворень щодо пропозиції на ринку ЖКП міста. У даний час більшість підприємств, що надають житлові послуги, це комунальні підприємства з чіткою просторовою локалізацією своєї діяльності, з системою організації і оплати праці, яка не стимулює збільшення обсягів виробництва та підвищення якості послуг. Для повноцінного формування ринку ЖКП необхідно перетворення попиту кінцевих споживачів та пропозиції виробників шляхом використання інститутів управління житловим фондом як інститутів незалежних замовників, здатних пред'являти попит та укладати контракти з конкуруючими між собою організаціями підрядників.

Інститут керуючої компанії модернізує модель системи управління житловим фондом міста у напрямку підвищення ефективності (що підтверджується зарубіжним досвідом), оскільки економічні агенти мають більшу незалежність, а управління не концентрується в рамках одного інституту. Для використання цієї моделі управління житловим фондом потрібна цілеспрямована зміна системи надання ЖКП, яка залежить від рішення місцевої влади про відмову від функцій контролю, управління та регулювання на користь впровадження інституту державно-приватного партнерства (ДПП) в житлово-комунальній сфері міста. Однак Закон України «Про державно-приватне партнерство» №

2404-VI від 1 липня 2010 р. потребує вдосконалення в частини визначення конкретних форм взаємодії між партнерами, способів поєднання ресурсів та розподілу результатів, процесу обґрунтування, узгодження та прийняття рішень з урахуванням інтересів учасників.

Розвиток інституту ДПП в житлово-комунальній сфері міста нерозривно пов'язаний з диверсифікацією джерел фінансування інвестиційних витрат. При цьому бюджетне фінансування виробництва ЖКП поступово трансформується в приватне, яке здійснюється за рахунок коштів безпосередніх споживачів послуг. Фінансування інвестиційних витрат, пов'язане з використанням інституту ДПП, тобто залучення власників приватного капіталу в якості зовнішніх інвесторів проектів реконструкції та модернізації комунальної інфраструктури, потребує відповідних умов. Вони полягають у здатності місцевої влади забезпечити створення сприятливого інвестиційного клімату, наявності коштів у приватних інвесторів та зацікавленості їх інвестування в розвиток комунальної інфраструктури.

Залучення приватних інвестицій до реконструкції та модернізації комунальної інфраструктури потребує підвищеної правової урегульованості угод. Так, у договорі оренди необхідно чітко визначення умов, що регулюють відносини між орендарем та орендодавцем з питань нового майна, що виникає в результаті дій орендаря. Це дозволить уникнути утворення приватної монополії на комунальні мережі, які модернізовані або реконструйовані за рахунок інвестора. Доцільно також визначення джерела компенсації вкладених коштів через тариф, плату за оренду або зниження витрат, що дозволить уникнути ситуації подвійної компенсації інвестиційних витрат. Таким чином, інвестор буде розраховувати тільки на отримання доходу на вкладений капітал. Це дозволить зберегти цілісність міського майнового комплексу, що знаходиться у власності територіальної громади, планувати соціально-економічний розвиток міста, а також контролювати діяльність локальних природних монополій у житлово-комунальній сфері.

Поряд з проблемою фінансування в процесі ринкових перетворень у житлово-комунальній сфері міста важливим питанням постає організація соціального захисту населення. Соціальна значущість житлових та комунальних послуг вимагає підтримки їх цінової доступності для малозабезпечених верств населення шляхом надання адресних субсидій на підставі формування та розвитку відповідних інститутів.

Зазначені напрями інституціоналізації ринку житлово-комунальних послуг міста вимагають розробки та вдосконалення відповідних нормативно-правових актів (положень, регламентів) як з боку держави, так і органів місцевого самоврядування. Ці акти повинні забезпечити не тільки встановлення ефективних взаємовигідних відносин між учасниками ринку послуг в житлово-комунальній сфері міста, а й узгодження їх економічних інтересів, що, своєю чергою, буде сприяти вирішенню найважливішого соціального завдання – підвищення якості життя територіальної громади.

Нетробчук І. М.,

к.геогр.наук, доцент кафедри фізичної географії

Недбайло Д. Р.,

студент 2 курсу географічного факультету

Лапюк С. В.,

студентка 2 курсу географічного факультету

Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки

ТЕМПЕРАТУРНІ АНОМАЛІЇ ВЛІТКУ В МІСТІ ЛУЦЬКУ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Сьогодні урбанізація є суттєвим чинником зміни різних типів діяльної поверхні міста. Наслідком цього в межах міста є зміна в співвідношенні складових теплового балансу, що призводить до значних відмінностей у метеорологічних показниках міста і його прилеглих територій. У зв'язку з цим у містах фіксуються певні зміни клімату, що проявляються в теплових стресах, підтопленнях територій, зменшенні кількості та погіршенні якості питної води, порушенні нормального функціонування енергетичних систем міста, зростанні кількості інфекційних захворювань та алергійних проявів, зменшенні площ та порушенні видового складу міських зелених зон [3]. Водночас такі зміни клімату, які спостерігаються в останні роки, засвідчують виникнення у містах певних проблем, до яких вони, зазвичай, не готові. Тому актуальним є дослідження мікрокліматичних особливостей міста та виявлення температурних аномалій для розробки плану заходів з адаптації міст до кліматичної зміни.

На думку О. Г. Шевченко [2], міський острів тепла – температурна аномалія над центральною частиною міста, що характеризується підвищеною температурою повітря порівняно з периферією. Він значно впливає на зміну міської погоди та клімату, а влітку створює дискомфортні умови для мешканців міста.

Метою дослідження є аналіз метеорологічних показників у центрі міста та на правому березі р. Стир для з'ясування мікрокліматичних особливостей та виявлення острова тепла.

Луцьк – невелике місто, обласний центр Волинської області, який в останні десятиліття динамічно розвивається. Площа міста становить 42 км², чисельність наявного населення станом на 1.01.2016 р. – 217,5 тис. осіб. Територія міста розташована у долині правої притоки Прип'яті – р. Стир, на північній окраїні Волинської височини, де вона різко переходить у Поліську задрову рівнину. Тут присутні природні штучні водойми, паркові зони і навоколишні лісові масиви.

Місто представлене будівлями різноманітних історичних епох, що відрізняються густотою планувальної структури мікрорайонів і кількістю промислових об'єктів. Також воно характеризується великою кількістю твердого покриття. Чергування високих і низьких будівель при різних напрямках вулиць і проспектів, з одного боку, обмежує випаровування вологи і рухи повітряних потоків, а з іншого – збільшує поверхню нагріву вдень та охолодження вночі. Також варто відзначити, що клімат міста зазнає певних змін не тільки внаслідок заміни природних поверхонь, вкритих рослинністю на асфальтові покриття, а значним збільшенням кількості автотранспорту, яке було зафіксоване у м. Луцьк у 2016 р. Це створює додаткові викиди тепла в атмосферу, призводить до посилення острова тепла в місті та підвищує ймовірність виникнення теплового стресу. Внаслідок цього в межах міста змінюється співвідношення рівня радіаційного, теплового балансу, вітрового режиму та формуються свої мікрокліматичні особливості його районів.

Для виявлення мікрокліматичних відмінностей та острова тепла у місті було обрано 2 точки спостереження, що відображали різні типи діяльної поверхні та знаходились в різних частинах міста: Театральний майдан (центр міста) і правий берег р. Стир (західна частина міста). Спостереження проводились 4.07 – 6.07.2017 р. за температурою, вологістю повітря й ґрунту, швидкістю вітру, хмарністю та освітленістю території. Усі вимірювання на кожній точці фіксувались о 9, 15, 21 годині.

Насамперед, варто відзначити, що найкраще мікрокліматичні відмінності проявляються за умов ясної тихої погоди влітку. Так, спостерігаючи за хмарами у дні спостережень, можна стверджувати, що відсутність хмар, тобто 0 балів, фіксувалась вранці 4 та 5 липня. Це спричинило деяке підвищення та різницю у показниках метеорологічних величин. При похмурій погоді та мінливій хмарності наявна лише розсіяна та частково пряма радіація в результаті чого різні типи діяльної поверхні отримують майже однакову кількість тепла, тим самим регулюють термічний режим приземних шарів повітря й ґрунту [1].

Результати спостереження узагальнено та подано в *табл.1, 2*.

Таблиця 1

Відмінності показників метеорологічних величин на точках спостереження у м. Луцьк за період 4.07-6.07.2017 р.

Метеорологічна величина	Година спостереження	Театральний майдан			Правий берег р. Стир		
		4.07	5.07	6.07	4.07	5.07	6.07
Температура повітря, °C	9:00	21,8	18,5	18,2	17,1	18,5	15,3
	15:00	22,9	21,0	19,0	21,9	19,7	18,4
	21:00	16,7	17,8	17,2	14,5	14,4	15,0
Відносна вологість повітря, %	9:00	47	59	60	50	60	75
	15:00	49	48	48	53	53	62
	21:00	61	60	60	63	63	60
Швидкість вітру, м/с	9:00	0	2,0	1,5	1,0	2,0	1,0
	15:00	1,5	1,7	2,0	4,3	5,0	2,5
	21:00	0,8	1,0	1,0	1,5	2,0	1,5

Як видно з *табл.1*, найбільш чітко мікрокліматичні відмінності проявляються в умовах ясної та малохмарної погоди влітку. Так, в сонячну безвітряну погоду 4 липня 2017 р. виявлені відхилення в різниці температури повітря між центром міста та водоймою. Найвища температура повітря зафіксована зранку (21,8 °C) та післяобідній час (22,9 °C) в центрі міста, тобто на Театральному майдані. Найбільші відхилення у температурних показниках від правого берега р. Стир фіксувались вранці та ввечері, що відповідно становило 4,7 і 2,2 °C.

Отже, в центрі міста фіксується підвищення температури повітря упродовж спостережуваного періоду. Основною причиною виникнення мікрокліматичних різниць в центрі міста та його інших ділянках, є виникнення острова тепла, зазвичай, на міській площі, яка оточена перехрестями вулиць із забудовами та заасфальтованими ділянками. Отже, влітку в ясну погоду, завдяки потужним островам тепла, що утворюються в центрі міста, завжди тепліше, ніж на околицях міста.

Також варто відзначити, що вологість повітря у місті є нижчою, ніж на околицях, що пов'язано з підвищенням температури і меншим випаровуванням з поверхні вулиць і площ, вкритих асфальтом або бруківкою. Як засвідчує аналіз табл. 1, відносна вологість повітря влітку в центрі міста є нижчою, ніж в заплаві р. Стир. Натомість за умов мінливої хмарності різниця у показниках відносної вологості повітря у заплаві р. Стир і центрі міста в післяобідній час була дещо вищою і становила 14 %.

Різні типи діяльної поверхні та наявність островів тепла зумовлюють свої особливості вітрового режиму в місті. Так, на думку авторів у самому місті швидкість вітру в 0,4-1,3 рази менша, ніж за його межами. Проведені мікрокліматичні спостереження підтверджують, що найбільш слабкий вітер 0-2 м/с у всі строки спостережень спостерігався у центрі міста, а посилені вітри 4-5 м/с в обідню пору фіксувались на правому березі р. Стир, що зумовлено бризовою циркуляцією. Зазначена швидкість вітру знизилася температуру повітря на точці спостереження в післяобідні години до 19-21° С. Загалом пересічна швидкість вітру у містах менша, ніж у позаміській зоні.

Крім того, мікрокліматичні відмінності були відмічені у температурі та вологості ґрунту, освітленості території на точках спостереження. Так, освітленість у місті залежить від щільності та орієнтованості забудови, а також використання дерев з різною густотою і конфігурацією тіні [1]. Найбільша освітленість спостерігалась на Театральному майдані, тобто відкритому майданчику без зелених насаджень. Менша вона фіксувалась на березі р. Стир, де міст створював затінок в різні строки спостережень (див. *табл. 2*).

Найвища температуру ґрунту спостерігалась на відкритій поверхні ґрунту газону в центрі міста, коли відбувалось значне нагрівання і тепловіддача, внаслідок чого відносна вологість ґрунту у верхньому горизонті в післяобідні години та ввечері коливалась від 65 до 35 %.

Таблиця 2

Різниця у показниках метеорологічних величин на точках спостереження у м. Луцьк за період 4.07-6.07.2017 р.

Показник	Година	Театральний майдан			Правий берег р. Стир		
		4.07	5.07	6.07	4.07	5.07	6.07
Температура ґрунту, ° С	9:00	19,4	17,1	17,0	16,3	18,5	18,6
	15:00	22,6	20,5	18,9	17,5	24,1	18,3
	21:00	19,0	16,7	16,7	16,5	20,0	18,0
Вологість ґрунту, %	9:00	80	63	35	59	40	40
	15:00	65	60	30	55	20	35
	21:00	35	80	20	50	30	30
Освітленість території, люкс	9:00	2000	1300	510	300	2000	1700
	15:00	1600	1400	1000	300	1500	2000
	21:00	1800	100	200	100	1300	1100

Найнижча температура ґрунту фіксувалась біля водойми вранці та ввечері, а також в центрі міста у вечірні години за умов мінливої хмарності. Найменша відносна вологість ґрунту спостерігалась на заплаві р. Стир, складена сухими піщаними ґрунтами, що мають малу теплопровідність та відповідно акумулюють тепло у верхніх горизонтах і сприяють збільшенню фізичного випаровування, тому їх вологість зменшується.

З огляду на вищезазначене, можна стверджувати, що урбанізоване середовище виникає внаслідок тривалого розвитку міста, що викликає зміни у всіх природних компонентах: атмосфера, клімат, рослинний покрив, ґрунти, водойми. Такі мікрокліматичні особливості, які часто проявляються у містах, роблять їх вразливими до кліматичних змін. Останні впливають на матеріальну інфраструктуру міста – руйнування дорожнього покриття, зростання навантаження на міську енергосистему за високих температур повітря, збій у роботі каналізаційної системи внаслідок випадання зливових опадів. Також зростання частоти та інтенсивності прояву екстремальних кліматичних явищ впливатимуть на широкий спектр видів економічної діяльності – торгівлі, виробництво окремих товарів, туризм, страхові послуги тощо.

У зв'язку з цим містам необхідно розробляти план заходів з адаптації міст до негативних наслідків кліматичних змін та його реалізовувати. Щоб пом'якшити та дещо мінімізувати вплив змін клімату на інфраструктуру міста потрібно враховувати інженерно-технічні, будівельно-архітектурні, економічні та організаційні заходи. Саме

тому дуже важливо залучати заходи з адаптації до кліматичної зміни до Генеральних планів розвитку міст України [3].

Отже, за результатами дослідження можна зробити такі висновки. Влітку в ясну погоду завдяки потужним островам тепла, що утворюються в центрі міста, завжди тепліше, відносна вологість повітря є нижча та переважає слабкий вітер порівняно з правим берегом р. Стир. Все це засвідчує, що потрібно розвивати озеленення міста як один із адаптаційних заходів для покращення його мікроклімату.

У перспективі, коли проблема кліматичних змін постає все гостріше, будь-яке питання в місті, тобто планування забудови нових районів, розвитку транспортної інфраструктури, має вирішуватись із урахуванням прогнозованої кліматичної зміни. Отже, вже нові об'єкти будуть стійкими до змін, що відбуваються в міській системі.

Список літературних джерел

1. Нетробчук І.М. Мікрокліматичні особливості міста Луцьк / І. М. Нетробчук, І. І. Вдовичук // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету ім. Лесі Українки. Серія: Географічні науки. – Луцьк: Вежа-Друк, 2017. – № 9 (358). – С. 15-22.
2. Шевченко О. Г. Температурні аномалії великого міста / О. Г. Шевченко, С. І. Сніжко, Є. В. Самчук // Український гідрометеорологічний журнал. – 2011. – № 8. – С. 21-29.
3. Шевченко О. Г. Прояв зміни клімату на території м. Києва та основні підходи до його адаптації / О. Г. Шевченко[Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://www.researchgate.net/Shevchenko4/...klimatu...terit...>

Ніжнік А.А.,

аспірантка

Національний транспортний університет

ОСНОВНІ НЕДОЛІКИ ТА ПОТЕНЦІАЛ РОЗВИТКУ РЕГІОНАЛЬНИХ ФОРМ ДЕРЖАВНО-ПРИВАТНОГО ПАРТНЕРСТВА В ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТАХ

На даному етапі розвитку механізму державно-приватного партнерства в Україні спостерігається низка загальних проблем, що співвідносяться як з питанням щодо недавнього розвитку даного механізму в рамках практики взаємодії державних органів

влади і бізнесу, так і різними структурними протиріччями української соціально-економічної специфіки. Так, в першу чергу, важливою проблемою залишається недостатнє правове забезпечення державно-приватного партнерства. Незважаючи на успішні кроки в напрямку створення повноцінної ієрархії системи нормативно-правового забезпечення з даної проблематики, потребує уточнення і розширення нормативно-правова база як щодо розширення допустимих форм концесійних угод (і форм державно-приватного партнерства в цілому), так і щодо нових можливостей по взаємодії органів влади та бізнесу в частині взаємного обліку інтересів і моніторингу процесів модернізації і ефективного використання об'єктів державно-приватного партнерства.

Також слід зазначити важливість запозичення досвіду в сфері державно-приватного партнерства провідних розвинених економік світу, в тому числі в контексті вкрай актуальної для української економіки боротьби з корупційною складовою в системі взаємодії бізнесу та органів влади.

Окремим чином серед проблем ефективного розвитку державно-приватного партнерства виділяється порівняно низький ступінь інституціональної системи фактичної взаємодії між органами влади та бізнесу.

Формування спеціалізованих інститутів критично необхідно зважаючи на дивергентні системи інтересів двох сторін, що беруть участь в рамках подібних проектів. Багато в чому розвиток державно-приватного партнерства гальмується через небажання обох сторін враховувати взаємні інтереси. Подібна ситуація часто проявляється з боку бізнесу, який бере участь у здійсненні проекту, проте не віддає належне ставлення щодо соціальної значущості об'єкта, чітких правил і термінів у рамках реалізації проекту. Органи влади часто вдаються до висування вимог, невігідних для приватних інвесторів з точки зору рентабельності і скрутних з точки зору різних додаткових вимог.

Серед системних проблем державно-приватного партнерства також слід відзначити серйозну вразливість даного роду проектів від коливань (головним чином – погіршень) економічної кон'юнктури. Крім цього, нестабільність української економіки, а з недавніх пір і характер економіко-політичних взаємовідносин з деякими країнами посилюють ризики згорання багатьох вже існуючих проектів і не сприяють реалізації потенційних проектів. Зрозуміло, подібна ситуація характеризується нульовим виграшем для всіх учасників партнерства, а також суспільства в цілому, однак, з огляду на мляве використання фондів з державного співфінансування інфраструктурних та інших інвестиційно-будівельних комплексів, при наростанні вищевказаних проблемних факторів проекти виявляються в ризиковій зоні з точки зору здійснення наміченої діяльності.

Тісно пов'язаним з вищевказаною проблемою є відсутність узагальненого і ретельно проаналізованого досвіду взаємодії держави і приватного бізнесу в рамках програм партнерства і, зокрема концесій як досить поширеного з застосовуваних механізмів. Аналіз досвіду подібної взаємодії значущий як в частині генералізації специфіки успішних прикладів, так і дослідження слабких місць і невдалих зразків подібного виду співпраці.

Таким чином, на сьогоднішній день в українській економіці досить значуща кількість проблемних і суперечливих моментів, які ускладнюють здійснення проектів в більш ефективній, інтенсивній формі порівняно із здійсненням цих проектів в провідних економіках світу.

До потенційних переваг використання державно-приватного партнерства можна віднести: зниження ризиків за проектом, розширення поля для інновацій, скорочення загальних витрат за проектом, залучення додаткових фінансових ресурсів, передача фінансових зобов'язань по залученню коштів на реалізацію інфраструктурних проектів в приватний сектор, підвищення ефективності інфраструктурного об'єкта.

Потенціал розвитку даної форми співпраці влади і бізнесу досить великий, а успішні приклади є індикаторами того, що саме державно-приватне партнерство може стати ключовою формою стимулювання економічного зростання, заснованого на здійсненні як ключових для державного масштабу інвестиційно-будівельних мегапроектів, так і проектів регіонального масштабу, які є осьовими для економічної модернізації і поліпшення якості життя населення. У даному зв'язку існує низка важливих напрямів оптимізації системи державно-приватного партнерства. Дані напрями можуть бути умовно розділені на прямі, які безпосередньо стосуються здійснення подібних проектів, і непрямі, що формують передумови успішного розвитку державно-приватного партнерства.

До прямих можна віднести:

- посилення державної участі в співфінансуванні та іншій значущій підтримці реалізації проектів;
- розвиток практичної можливості застосування інструментів проектного фінансування, коли кредитні установи видають кредит безпосередньо керуючій компанії на реалізацію проекту без додаткового забезпечення, а гарантією повернення служить прозора схема формування стабільних доходів, з яких послідовно буде відбуватися погашення кредитних коштів;
- розвиток системи страхування довгострокових проектів;

- застосування схем цільового пільгового кредитування стратегічних соціально значущих проектів;
- створення додаткових стимулів для зацікавленості бізнесу.

До непрямих можна віднести:

- завершення системи правового забезпечення проектів та врегулювання суперечливих і стримуючих положень різних нормативно-правових актів в контексті здійснення проектів;
- посилення боротьби з корупційними механізмами в системі державно-приватного партнерства, виключення можливостей застосування необ'єктивних критеріїв при проведенні конкурсної процедури на право укладення угоди про державно-приватне партнерство;
- підготовка спеціалізованого кадрового потенціалу в контексті формування на регіональному та місцевому рівнях фахівців економічного і юридичного профілів, які будуть займатися питаннями державно-приватного партнерства.

У результаті ідентифікації найбільш гострих проблем, що стримують ефективну реалізацію інфраструктурних проектів державно-приватного партнерства, формуються такі ключові завдання на регіональному рівні:

- якісна підготовка і організація конкурсу на право укладення угоди про державно-приватне партнерство між державними органами влади та приватним бізнесом;
- пошук і визначення найбільш придатної і ефективної форми партнерства;
- узгодження та сприяння забезпеченню фінансового закриття проекту, в тому числі при залученні приватним бізнесом позичкових джерел фінансування робіт за проектом;
- ефективний моніторинг, контроль і супровід будівництва інфраструктурних об'єктів до введення їх в експлуатацію.

Всі ці питання вимагають свого рішення в рамках комплексного підходу до розвитку регіональних форм державно-приватного партнерства, що включає опрацювання інституційних, нормативно-правових та методологічних основ державно-приватного партнерства в регіонах і сприятиме підвищенню мотивації до взаємовигідного зв'язку публічного та приватного секторів економіки і примноженню регіональної практики державно-приватного партнерства при будівництві публічних об'єктів інфраструктури.

Ніколаєва Т. М.,

к.іст.н, доцент кафедри політичної історії
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

ЄВРОПЕЙСЬКА ПЛОЩА В ЗАБУДОВІ КИЄВА: ІСТОРИЧНА РЕТРОСПЕКТИВА

В історії того чи іншого народу є місця, де історія не буває байдужою, де кожна епоха приносить і руйнує, збагачує і забирає. Особливо це стосується тих регіонів, які впродовж історичного минулого були об'єктами політичної, релігійної, соціальної боротьби. Окрім того є місця особливо значущі, де кожний історичний період, влада і час вносять свої зміни: у зовнішній вигляд, назву, значимість для суспільства. Саме такі місця і дають можливість розглянути їх історичну ретроспективу, і найголовніше - становлять особливу туристичну привабливість міських агломерацій, а також спонукають сучасність зробити свій внесок в інфраструктуру міста.

Методологія сучасних досліджень міста Києва досить різноманітна і досить актуальним в цьому сенсі є історичне киевознавство. Хоча кожен час вносить в киевознавчі дослідження своє забарвлення: від І. Гізеля та М. Берлінського, М. Петрова та В. Антоновича, В. Івановича та М. Грушевського, Ф. Ернста та М.Брайчевського, П. Толочка та В. Некрасова. Сучасний погляд на історію та культуру Києва мають: О. Анісімов, В. Галайба, І. Гірич, М.Кальницький, В.Ковалинський, А.Макаров, Д. Малаков, М.Кальницький та інші.

Київ, без сумніву, належить до тих місць, за які точилась і точиться постійна боротьба, і так традиційно та історично відбувається, що зміна політичної кон'юнктури змінює його обличчя. Безумовно місто має дуже багато визначних місць, де час не зупиняється. І вони є досить цікавими для туризму, даючи місту певний колорит та історичну ретроспективу. Однією з таких цікавих місцевих історичних пам'яток є Європейська площа, що зв'язує між собою три частини міста. За час свого існування вона мала чи не найбільше назв і всі вони надавалися в угоду часу та ідеологічним переконанням.

Виникнення площі відносять до кінця XVIII ст., коли вона стає початком Хрещатика. Це та місцина, звідки можна піднятися на Печерськ, спуститися на Поділ, або

пройтись до дніпрових круч. Хрещатик у ті часи був місцем активного гуральництва і починався він Кінною площею - одним з місць, де торгували кіньми. Згодом тут відбувається будівництво першого міського театру - першої постійної будівлі Хрещатику. Театр був споруджений у 1805 році за проектом архітектора Андрія Меленського. Знаходився він перед сучасним Українським домом, тобто це було «місце, що лежить між Печерськом, поблизу гори, що прилягає до старого Києва, суміжно площі, яку називають Кінною, - ліворуч шляху, що веде від Печерська на Поділ» [1,С.213] Споруджено дерев'яний театр було коштом іменитих городян. Так як через площу пролягав Печерський шлях, що сполучав три частини міста, то вже в 1810 році його забрукували і досить довго називали Мостовою.

Кінна площа, яку іноді називали також Хрещатицькою, з того часу стала Театральною, а майбутній Хрещатик - Театральною вулицею. Двоповерхова дерев'яна будівля театру була прикрашена портиком з колонами в ампірному стилі. Зал міг прийняти 470 глядачів і мав чудову акустику [2,С.216]. Дерев'яний театр проіснував до 1851 року.

Згодом, за адресою Хрещатик, 2 у 1859 року відкрився трьохповерховий готель «Європа», за проектом О. Беретті. Готель «Європа» навіть до початку XX століття був кращим у Києві, з найпопулярнішим рестораном міста. Тому й площу неофіційно почали називати Європейською. Готель мав кількох власників, серед яких був цукрозаводчик Лев Бродський. Радянська дійсність припинила діяльність буржуазного готелю та ресторану, а в будівлі розташувались різноманітні соціальні установи, зокрема студентський гуртожиток. У 1978-1982 рр. на цьому місці було збудовано Центральний музей Леніна (вартістю 25 млн. доларів США) архітектором В. Гопкало. Нині це Український дім – Національний центр ділового та культурного співробітництва.

Цікавим було те, що першим громадським транспортом до готелю «Європа» була омнібусна лінія. Хоча діяла вона лише рік (1879 -1880 рр.) від Контрактової до Бессарабської площі. Перевозили київські омнібуси до 20 пасажирів. Згодом в дію була введена конка (вагон рейковою колією тягнула пара коней, керована кучером). Проте складний київський рельєф не давав змоги застосовувати у даній місцевості продуктивно такий транспорт. Лише поява в 1892 році лінії електричного трамвая довжиною 1,5 км від Поштової до Європейської площі узвозом вирішив питання громадського транспорту по Європейській площі повз Акціонерного Товариства штучних вод, Царського саду, повз

нижню його частину за назвою розважального театрального закладу Шато-де-Флер. Трамвайна лінія проіснувала 85 років до 1977 року. Щодо розважального закладу, то він існував з 1863 до 1919 року. За радянської влади використовувався як літня естрада профспілок, де відбувалися безкоштовні концерти. Згодом там були спортивні майданчики, а з 1933 року – стадіон «Динамо». [3]

У XIX столітті Європейська площа мала досить привабливий вигляд. У 1843 році було споруджено фонтан, прозваний у народі «Іваном» на честь губернатора Києва Івана Фундуклея, який ініціював його побудову. Цей фонтан був не лише окрасою площі, а й забезпечував Старокиївську частину міста водою. Згодом фонтан перебудували у чавунний, з басейном для водопою для візників.

У 1882 році київське купецьке товариство (зібрання) з ініціативи та кредитування Михайла Дехтярьова вибудувало через дорогу від готелю «Європа» за проектом відомого архітектора В.М.Ніколаєва чудову споруду для зимового приміщення свого клубу. Ця споруда із залом, прикрашеною колонадою, з чудовою акустикою, менш ніж за 140 років існування була і Пролетарським будинком, і Будинком комуністичної освіти, і Палацом піонерів, і «Deutsches Haus» (Німецький дім 1941-1943 рр). Після всіх пролетарських перебудов цю споруду було реставровано і з 1996 року вона стала Національною філармонією України.

Протягом 1909-1911 рр. на початку вулиці Олександрівської збудовано приміщення Київської міської публічної бібліотеки (нині НБУ імені Ярослава Мудрого). Будівництво відбувалось на конкурсній основі на кошти, зібрані жителями міста через розповсюджену спеціальну облігаційну позику та благодійників – меценатів. Основою фонду стали приватні книгозбірні та пожертви киян. Збудоване в дусі італійського ренесансу, з ліпними орнаментами читальних залів, вишуканим обладнанням, коштовними сходами і масивними люстрами, воно прикрасило Європейську площу. Нині бібліотека нараховує понад 3 млн. книг і має філіал на Подолі в колишньому млині Л.Бродського.[3, с.208]

Навпроти бібліотеки сьогодні височить семиповерхова будівля секції суспільних наук НАН України (1960 рік). У XIX ст. на цьому місці був двоповерховий будинок, де у 1835-1850-х рр. розміщувалася Друга київська чоловіча гімназія.

Історичні архіви засвідчують, що у XIX столітті площа мала досить привабливий вигляд. Як зазначалося, в 1843 р. було споруджено фонтан, прозваний у народі «Іваном»

на честь губернатора Києва Івана Фундукля, який ініціював його побудову. Цей фонтан, не лише був окрасою площі, а й забезпечував Старокиївську частину міста водою. Згодом фонтан перебудували в чавунний, з басейном для водопою для візників. У 1869 р. площа стала Царською на честь російського імператора Олександра II. Але повністю вона виправдала цю назву, коли на честь 50-річчя скасування кріпацтва у 1911 р. було відкрито бронзовий пам'ятник царю Олександру II роботи італійського зодчого Еttore Ксіменеса (між Купецьким клубом і Міською бібліотекою). Помпезна підготовка до цього відкриття спонукала владу навіть поміняти бруківку на площі та прилеглих вулицях на нову.

На місці сучасного готелю «Дніпро» забудови почались з 50-х рр. XIX століття. Спочатку це була годинникова крамниця швейцарця Целестина Верле, згодом її перекупив купець Й. Зайцев. А у 1891 р. цю садибу придбав популярний співак і диригент Д.О.Агрєєв-Словянський, який планував спорудити музичний центр «Словянський», п'ятиповерховий будинок з двома залами на 500 і 5000 глядачів [4]. Проте різні бюрократичні та фінансові проблеми не дали змоги завершити будівництво. До 1917 р. власником будівлі був Б. Рабинович, який переобладнав її під ресторан Товариства Київського пивоварного заводу та прибуткові квартири. Радянська епоха розмістила в даному приміщенні: Клуб анархістів, Клуб Спілки комуністичної молоді, Будинок оборони (готував кулеметників, снайперів, радистів, медсестер...). Проте до сьогодні будівля не збереглась, була зруйнована у 1941 р. На її місці в 1960-х рр. споруджено готель «Дніпро».

Надаючи великого значення символам у формуванні суспільної свідомості, В. Ленін ще в квітні 1918 р. підписав декрет про знесення старих, ідеологічно чужих пам'ятників і масове встановлення нових. Не дивлячись на хитке становище своєї влади, більшовики заходилися ревно втілювати в життя план монументальної пропаганди. Пам'ятники цього періоду виготовляли нашвидкуруч, з тимчасових матеріалів (навіть з дощок), більшість їх вражала сучасників своєю потворністю. Так у 1919 р., замість гранітно-бронзового монументу Олександра II, постала фанерна постать червоноармійця і площа отримує назву III Інтернаціоналу. [5, 332] Тоді ж фонтан «Іван» було перенесено та замінено іншим, з клумбою навколо нього. А в кінці 30-х на місці фанерного червоноармійця було встановлено пам'ятник Й.Сталіну. В роки Другої світової війни площа мала назву ім. А.Гітлера, а у 1944 р. вже площа Сталіна, з 1961 р. – площа Ленінського комсомолу, і лише з 1996 р. – Європейська площа.

Нині Європейська площа є важливим культурно-історичним центром міста, його візитівкою, цікавим туристичним об'єктом, транспортною розв'язкою, місцем традиційних свят, політичних акцій тощо. Час змінює місто, і вже неодноразово Київською міською владою ставилось питання про реконструкцію Європейської площі. І дуже хочеться, щоб наша епоха внесла свій історичний штрих, не знищивши досягнень минулого, примноживши привабливість, зробила її більш затишною, менш політично заангажованою і ближчою до киянина та гостей міста.

Список літературних джерел

1. Ковалинський В. Київські мініатюри. Книга третя.-К.:2004.- 456 с.
2. Там само.
3. <http://new.pamyatky.kiev.ua/streets/grushevskogo-mihayla/miskiy-sad-18-20-st>
4. Гирич І.Київ ХІХ-ХХІ ст. Путівник.- К:ДП «Національне газетно-журнальне видавництво»,2013.-256 с.
5. ЦДІАКУ.-Ф,оп.І, спр.14594
6. Ернст Ф. Київ: провідник. – К, 1930. – С. 332, 333.

Павлюк А.П.,

к.е.н., с.н.с.

Національний інститут стратегічних досліджень

ПОЛІТИКА ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ

Безпечне та ефективне споживання енергії є однією з ключових проблем сучасного суспільного розвитку – від рівня місцевої громади до глобального суспільства. Підвищення рівня енергоефективності визначено серед стратегічних завдань у досягненні цілей сталого розвитку України [1].

За оцінками Європейської комісії, 80 % споживання енергії та викидів діоксиду вуглецю пов'язані із функціонуванням міст. Саме тому міста відіграють вирішальну роль у зменшенні енергоспоживання та пом'якшенні наслідків зміни клімату шляхом реалізації політики енергоефективності. За даними Мінрегіону України, досвід упровадження

проектів з енергоефективності, що реалізувались у Луцьку, Дніпрі, Харкові, Одесі, Києві, показав економію споживання енергії до 70 % [2].

Ефективність енергоспоживання впливає на всі складові забезпечення сталого розвитку міста: економічну – через детермінування виробництва та конкурентоспроможності; соціальну – через вплив на вартість життя, якість комунальної інфраструктури, комфортність житла, здоров'я населення; екологічну – через вплив на забруднення навколишнього середовища та зміну клімату. Високий рівень і неефективне споживання енергії та постійне зростання цін на енергоресурси ведуть до збільшення енергетичного навантаження як на бюджети домогосподарств, так і на бюджети міст, вимагаючи спрямування значної частки доходів на оплату енергії.

На даний час сфера енергоефективності в містах характеризується низкою негативних тенденцій. Майже 80 % житлового фонду потребує термічної модернізації. Понад дві третини житлових будинків, під'єднаних до централізованих систем теплопостачання, та три чверті будинків, приєднаних до мереж водопостачання, залишаються без вхідного обліку споживання. Відсутність обліку та засобів регулювання споживання є головною причиною нерозуміння споживачами потреби економити. Будівлі бюджетного сектору (школи, лікарні, адміністративні будівлі) використовують багато теплової енергії (більше 30 % якої втрачається), не створюючи при цьому комфортних умов для користувачів.

За даними дослідження щодо оцінки структур енергоменеджменту в містах, проведеного Асоціацією «Енергоефективні міста України», 78 % міст не мають структур енергоменеджменту і лише 22 % міст в тій чи іншій формі ведуть таку діяльність. Це свідчить про недостатню адміністративну спроможність реалізувати проекти в сфері енергоефективності в містах. Водночас, міста, які створили структури енергоменеджменту та впроваджують енергетичні політики, з 2013 року демонструють скорочення частки витрат на оплату енергоресурсів бюджетних закладів у загальному міському бюджеті та ріст інвестицій у сферу енергоефективності [3].

Політика енергоефективності міст покликана підвищити економічну спроможність громади, заощаджувати кошти домогосподарств, створювати робочі місця, стимулювати інвестиції в місцеву економіку та захищати навколишнє середовище, а відтак, забезпечити перехід міст на траєкторію сталого енергетичного розвитку.

Формування політики енергоефективності міст має відповідати принципу субсидіарності, щоб створити синергію між проектами з енергозбереження, що реалізуються на державному, регіональному та місцевому рівнях. Реалізація політики енергоефективності вимагає інституційної спроможності на рівні міста, що включає відповідні людські ресурси в енергетичній сфері, доступ до фінансування проектів та потенціал управління. Можливості окремих міст щодо наявності цих ресурсів значно відрізняються, тому важливу роль має відіграти міжмуніципальне співробітництво для обміну досвідом та реалізації спільних проектів.

До основних напрямів політики енергоефективності міст, відповідно до Енергетичної стратегії України на період до 2035 року [4], належать:

- впровадження та вдосконалення на рівні міста, бюджетних та адміністративних будівель та підприємств системи енергетичного менеджменту відповідно до вимог стандартів та міжнародних угод;
- стимулювання енергозбереження на рівні споживачів, виховання свідомості енергозбереження у громадян, заохочення до використання енергоефективних побутових приладів та освітлення;
- скорочення енергоспоживання домогосподарств, комерційного та комунального секторів на потреби опалення шляхом підвищення енергоефективності житлових і громадських будівель;
- забезпечення повноти та прозорості обліку всіх форм енергії та паливно-енергетичних ресурсів;
- підвищення енергоефективності в секторах генерації, транспортування та розподілу енергії шляхом оптимізації використання потужностей, технічної та технологічної модернізації;
- стимулювання підвищення енергоефективності шляхом адресної монетизації субсидій кінцевому споживачеві, мінімізація обсягів субсидування у перспективі;
- запровадження енергоефективних та екологічно безпечних систем громадського транспорту у містах на основі використання електричних транспортних засобів.

Органи місцевого самоврядування міст забезпечують реалізацію політики енергоефективності шляхом:

- прийняття комплексних програм з енергоефективності з чіткими цілями та завданнями, із залученням громадськості до їхнього розроблення та моніторингу виконання;
- запровадження систем енергетичного менеджменту, орієнтованих на інноваційні практики;
- розробки та затвердження планів (схем) розвитку місцевих систем енергозабезпечення, міських програм модернізації комунальної теплоенергетики;
- узгодження інвестиційних планів комунальних енергетичних підприємств;
- реалізації потенціалу енергозбереження та енергоефективності, відновлюваної енергетики на місцевому рівні.

У 2017 р. прийнято низку законів та нормативних актів, що формують законодавчу базу реалізації політики енергоефективності міст. Зокрема, закони «Про Фонд енергоефективності», «Про комерційний облік теплової енергії та водопостачання», «Про енергетичну ефективність будівель», що запроваджують нові механізми політики енергоефективності.

Крім державних органів, інституційну підтримку містам у впровадженні систем управління енергією, розробленні планів дій для реалізації енергетичної політики надає Асоціація «Енергоефективні міста України», яка на сьогодні об'єднує більше 70 українських міст з усіх регіонів України. Асоціація є національною структурою підтримки в Україні Угоди Мерів – ініціативи, започаткованої Європейською комісією у 2008 р. для заохочення й підтримки зусиль місцевих органів влади у сферах розробки й реалізації політики сталого енергетичного розвитку. На сьогодні до Угоди Мерів приєдналися муніципалітети з 52 країн світу (7607 підписантів), у тому числі 145 підписантів від України [5]. Угодою передбачено розроблення й реалізацію органами самоврядування міст Планів дій зі сталої енергії.

Фінансування заходів в рамках реалізації політики енергоефективності міст забезпечується як із державного та місцевих бюджетів, так і з інших джерел. Зокрема, доволі ефективною виявилась державна програма «тепліх кредитів». На її реалізацію у 2018 р. передбачено 400 млн. грн. Загалом, за даними Мінрегіону України, з жовтня 2014

р. програмою «теплих кредитів» вже скористалися 320 тис. родин на загальну суму понад 4 млрд. грн. З 2018 року започатковує діяльність Фонд енергоефективності, для якого передбачено фінансування в обсязі 1,6 млрд. грн.

Крім державної програми «теплих кредитів», для місцевого самоврядування розроблено систему програм здешевлення кредитів на енергоефективні заходи. У 2016 р. реалізувалось 216 відповідних муніципальних програм, у 2017 р. - 287.

Реалізація проектів з енергоефективності в Україні отримує значну фінансову підтримку від міжнародних фінансових організацій, Європейського Союзу та в рамках двостороннього співробітництва. При цьому пріоритетом є підвищення енергоефективності в громадських будівлях, що є ідеальним інструментом для підвищення обізнаності про необхідність ефективного використання енергії та заохочення користувачів до покращення енергозбереження у власних будинках.

Список літературних джерел

1. Цілі сталого розвитку: Україна. Національна доповідь [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.un.org.ua/ua/publikatsii-ta-zvity/un-in-ukraine-publications/4203-2017-natsionalna-dopovid-tsili-staloho-rozvytku-ukraina-iaka-vyznachaie-bazovi-pokaznyky-dlia-dosiahnennia-tsilei-staloho-rozvytku-tssr>.
2. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.minregion.gov.ua/press/news/monetizatsiya-subsidiy-tse-mozhlyvist-subsidiantam-doluchitisya-do-program-z-energoefektivnosti-zubko/>
3. Зелена книга з енергоефективності на муніципальному рівні - http://cdn.regulation.gov.ua/3b/d3/cb/a5/regulation.gov.ua_File_185.pdf
4. Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2035 року «Безпека, енергоефективність, конкурентоспроможність» від 18 серпня 2017 р. № 605-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.kmu.gov.ua/ua/npas/250250456>
5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.uhodameriv.eu/Piidpisaniti.html>

Піщикова К.А.,

студентка 1-го курсу Інституту

інформаційних технологій в економіці

ДВНЗ "Київський національний економічний університет імені

Вадима Гетьмана"

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЙНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ РЕСУРСАМИ РОЗВИТКУ СУЧАСНОГО МІСТА

У наш час проблема управління ресурсами міста є дуже актуальною, оскільки влада розширює функції самоврядування міських агломерацій в межах децентралізації державного управління. В цих умовах на рівні регіонального управління відбувається самостійне вироблення стратегії соціально-економічного розвитку відповідно до наявного ресурсного потенціалу регіону, його спеціалізації загалом.

Необхідність наукового вивчення проблематики вдосконалення управління регіональною інфраструктурою зумовлена також потребою у підвищенні ефективності системи державного та регіонального/локального управління, й пропорційності розвитку інфраструктурних підрозділів.

Звідси метою даної роботи виступає дослідження особливостей управління ресурсами міста та його інфраструктурою. Основою методики дослідження є аналіз сучасних тенденцій розвитку інфраструктурних підрозділів, результативність управління ресурсами міського господарства.

Зауважимо, що в 2014 р. було розпочато процес децентралізації різних напрямів суспільного життя України. Відтак, було прийнято «Концепцію реформи місцевого самоврядування та територіальної організації влади» від 01.04.2014 р. та Закон України «Про співробітництво територіальних громад» від 17.06.2014 р. При цьому у 2015 р. було затверджено Закон України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» та внесено зміни до Бюджетного та Податкового кодексів щодо питань фінансової децентралізації від 05.02.2015 р. [3].

Суть реформи децентралізації влади полягає в створенні об'єднаних територіальних громад (ОТГ), які мають можливості та повноваження для повноцінного самостійного розвитку, відповідаючи за результативність своєї роботи безпосередньо перед громадами. Метою реформи виступає створення комфортних умов для життєдіяльності людей. Для цього необхідно побудувати ефективну систему влади на всіх

рівнях організації «громада – район – область» та створити умови для динамічного розвитку регіонів [3]. Звідси регіон представляється як цілеспрямована і багатоцільова система, що має неоднорідні внутрішні та зовнішні цілі, самостійні підцілі в окремих підсистемах. Основними факторами, що діють у розглянутій системі, є: власний ресурсний потенціал регіону (трудові, виробничі, фінансові ресурси), ресурси, що залучаються в регіон (як правило, у вигляді інвестицій і централізованих капітальних вкладень) і реальні процеси суспільного виробництва.

Дана система являє собою складну ієрархічну структуру з безліччю показників, у яку, залежно від завдання управління, можуть включатися критерії, що відображають соціальний, економічний, містобудівний та інші ефективні варіанти її розвитку.

Необхідно підкреслити, що будь-які реформи передбачають фінансову децентралізацію. Так, міста здобувають право самостійно затверджувати місцеві бюджети, а також розпоряджатись ними. Крім того, надається право на здійснення зовнішніх запозичень, самостійний вибір установ із обслуговування коштів місцевих бюджетів щодо розвитку та власних надходжень до бюджетних установ [3].

Громада та органи місцевого самоврядування можуть впливати на характер розвитку інфраструктури, яка сприятиме ефективному економічному розвитку міста. Інфраструктура може охоплювати не тільки такі ресурси, як будівлі, певні виробничі приміщення чи відповідні інженерно-технічні споруди. Інфраструктура включає обладнання, робочі місця, інструменти та устаткування, а також допоміжні служби, наприклад, інформаційні та комунікаційні технології, транспорт.

На думку науковців, великий спектр управлінських рішень впливає на процес формування інфраструктури. Серед них можна виокремити такі: поставлені цілі та показники діяльності; розробка методів технічного обслуговування щодо задоволення потреб організації; оцінка інфраструктури з огляду на задоволення очікувань інвесторів, врахування екологічних особливостей, які мають відношення до даної інфраструктури (охорона навколишнього середовища, його забруднення, проблема відходів та їх утилізації) [5, с. 83]. Крім того, при визначенні інфраструктури міста слід враховувати зниження ризиків впливу неконтрольованих природних явищ, передбачати стратегії захисту інтересів зацікавлених сторін.

Органи муніципальної влади, які відповідають за управління ресурсами міста, повинні визначати ресурси та механізми управління ними, що сприяють реалізації стратегії на шляху досягнення цілей розвитку міста. Їх поділяють на ресурси, що

необхідні для ефективного функціонування та удосконалення системи управління якістю, а також для задоволення замовників та інших зацікавлених сторін [4]. Ресурсами можуть бути інфраструктура, виробниче середовище, працівники, інформація, партнери та постачальники, природні та фінансові ресурси тощо.

Слід відзначити, що важливу роль у регулюванні ефективності використання ресурсів міського господарства в ринкових умовах відіграють економічні методи управління. Застосування таких міжбюджетних трансфертів як кредитне, податкове, субвенційне та дотаційне регулювання поряд із інвестуванням, приватизацією та роздержавленням можуть підвищити темпи економічного зростання та розвитку інфраструктури міста, стимулювати оновлення робочої сили в цілому.

Органи муніципальної влади, реалізуючи заходи управління містом, повинні розробити методичні підходи, які будуть базуватися на загальних та специфічних принципах управління ресурсами міста. Останні обумовлені певними особливостями функціонування.

Під час управління ресурсами міського господарства органи управління виконують функції, що в сукупності охоплюють увесь масштаб господарських задач.

Раніше в муніципальних та регіональних органах влади переважали традиційні ієрархічні структури, оскільки вони є більш звичними та зручними [1]. Серед переваг даних структур можна виділити чіткий розподіл функцій, ієрархічну підпорядкованість ланок управління, систематику правил та стандартів. Недоліки полягають у жорсткості заданої лінії поведінки, труднощах організації зв'язків усередині структури, нездатності швидко адаптуватися до нововведень.

З огляду на комплексний характер, багатогранність проблем ефективного розвитку та максимізацію виконання зовнішніх функцій міської інфраструктури стратегічні розробки в цій сфері повинні стосуватися кількох напрямів:

- ✓ науково-методичного обґрунтування розвитку механізмів збалансованої інфраструктури міста;
- ✓ формування системи критеріїв оптимальності будови інфраструктури міста на сучасному етапі;
- ✓ пошук альтернативних методик оцінки ефективності системи надання інфраструктурних послуг;
- ✓ визначення основних перешкод та напрямів удосконалення системи надання громадських послуг суб'єктами експлуатації міської інфраструктури;

- ✓ вироблення методичних засад та реалізації інфраструктурних проєктів, обґрунтування системи управління інфраструктурними проєктами з використанням сучасних технологій проєктного підходу [2, с. 125].

Узагальнюючи вище означене, можна констатувати, що міська інфраструктура має велике значення в системі управління ресурсами міста, зокрема в питаннях оцінки рівня розвитку й ефективності реалізації ресурсного потенціалу міста. Першочерговим завданням органів управління ресурсами міського господарства має виступати ощадливе, цільове та ефективне розпорядження ресурсами комунальної власності задля задоволення потреб та інтересів територіальних громад. Від розробленої органами місцевого самоврядування стратегії розвитку міста та ефективної її реалізації, зокрема в контексті управління ресурсами, залежить економічне зростання, економічний добробут населення та культурний розвиток міста.

Список літературних джерел

1. Богачев С. В. Особливості управління ресурсами міського господарства [Електронний ресурс] / С. В. Богачев. – 2007. – Режим доступу до ресурсу: <http://bogachov.com.ua/statja-polnostju/article/osoblivosti-upravlinnja-resursami-miskogo-gospodarst/>.
2. Валентюк І.В. Сухенко В. Г., Сич Н.В. Регіональне управління та місцеве самоврядування / І.В. Валентюк, В.Г. Сухенко, Н.В. Сич. // Вісник Національної академії державного управління. – 2015. – №11. – С. 119-130.
3. Реформа децентралізації [Електронний ресурс] // Урядовий портал. – 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/ua/diyalnist/reformi/reforma-decentralizaciyi>.
4. Управління ресурсами [Електронний ресурс] // Poultry Market. – 2013 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://market.avianua.com/?p=1220&page=6>.
5. Челноков І.В. Регіональна економіка: Організаційний-економічний механізм управління ресурсами розвитку регіону / І. В. Челноков, Б. І. Герасимов, В. В. Биковський. – Тамбов: Тамбо. держ. техн. ун-ту, 2002. – 112 с.

Науковий керівник: Артеменко Світлана Богданівна, к.соц.наук,
доцент, заступник завідуючої кафедри соціології
ДВНЗ "Київський національний економічний університет імені
Вадима Гетьмана"

Поліщук В.С.,

к.е.н., доцент кафедри туризму та

готельно-ресторанної справи

Кам'янець-Подільський національний

університет імені Івана Огієнка

ЕКОНОМІЧНА ДОЦІЛЬНІСТЬ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ІНДУСТРІЇ ХМЕЛЬНИЧЧИНИ

Індустрія туризму, будучи виявом і чинником глобалізації, а у певному розумінні ще й її втіленням, все більше впливає на соціальне, економічне і політичне життя України.

На тлі великого урізноманітнення функцій туризму, перетворення його на неодмінну складову соціально-економічного і культурного життя очевидною є його концептуальна трансформація на якісно новий рівень розвитку [3, с. 51]. Туризм є не лише об'єктом пізнання, але і могутнім важелем становлення особистості, засобом її духовного відродження, а також вагомим чинником економічного розвитку регіону і країни.

Тому ми з впевненістю можемо стверджувати про актуальність вибраної нами теми дослідження.

Слід відмітити, що відродженню української туристичної індустрії, підвищенню її конкурентоспроможності приділяли і приділяють увагу низка провідних вітчизняних вчених, зокрема Д. Антонюк, В. Абрамов, Л. Баженов, Е. Баженова, О. Пажимський, В. Ганський, О. Любіцева, Л. Устименко, Н. Чорненька, Т. Сокол, В. Кифяк, О. Бейдик, О. Танасійчук, Л. Черчик, А. Парфіненко, І. Смаль, Н. Чернецька та інші.

Метою дослідження є аналіз стану об'єктів, які належать до пам'ятників туристичної індустрії, і на цій основі з'ясування напрямів підвищення їх конкурентоспроможності з метою привабливості туристів.

Необхідно відмітити, що Хмельницька область є багатою культурною та духовною спадщиною з унікальними природно-географічними ресурсами, яка має всі умови для налагодження і масового міжнародного, Всеукраїнського і регіонального туризму як потужної основи ознайомлення, пізнання та популяризації краю в сучасному глобалізованому світі. Сьогодні в межах області є понад 2500 пам'яток історії та археології, 1104 об'єктів зодчества, архітектури та містобудування, в тому числі 205 пам'яток загальнодержавного значення, 473 пам'ятки мистецтва, 14 фортифікаційних

споруд. В області діє найбільший в Україні та в Європі Національний природний парк «Подільські Товтри» з центром у Кам'янці-Подільському, який займає 261,3 тис. га середнього Придністров'я. З 2013 р. створюється національно-природний парк «Мале Полісся» на території Ізяславського та Славутського районів із загальною площею 8,7 тис. га. Водночас функціонують 120 заказників природи, 35 парків – пам'яток садово-паркового мистецтва, 38 готелів на 2517 місць, 8 санаторіїв, 10 баз відпочинку. В цій інфраструктурі успішно діють Національний історико-архітектурний заповідник «Кам'янець», Державні історико-культурні заповідники «Меджибіж» та «Самчики», розгалужена мережа державних і громадських музеїв.

Приваблюють туристів і фестивалі, що проводяться у Кам'янці-Подільському: «Республіка», лицарські турніри, повітроплавання та інші.

Кам'янець-Подільська фортеця і Смотрицький природний каньйон, як пам'ятки історії та культури увійшли до семи чудес України.

Однак, не зважаючи на наявність об'єктивних умов для розвитку туризму, Хмельницька область у 2016 р. займала передостаннє місце з-поміж областей України.

За офіційними даними Державної служби туризму і курортів станом на 01 січня 2016 р. туристичну діяльність здійснювали на території Хмельниччини 178 туристичних підприємств, із них: 12 туроператорів та 166 турагенцій. Загалом кількість працюючих у туристичних установах у 2013 р. становила 147 осіб, а у 2015 році – 270, у 2016 році – 322 особи. Про позитивну динаміку розвитку туризму в області свідчать такі факти: у 2009 р. надано туристичних послуг 32948 громадянам, із них 1091 – іноземці, 10325 – жителі інших регіонів України, 28 885 – мешканці Хмельниччини, яким сукупно надано послуги на суму 15626000 гривень. У 2016 р. підприємства забезпечували послуги 74518 туристам, в тому числі 24 тис. іноземцям, обсяг туристичних послуг склав 69 млн. грн., до бюджету перераховано платежів на суму 787 тис. гривень [2, с. 3].

На основі вищесказаного ми можемо зробити висновок про те, що туризм являє собою важливий соціальний інструмент, вміле використання якого може позитивно вплинути на економіку регіону, оскільки туристичний бізнес забезпечує високу прибутковість, стимулює регіональний розвиток, сприяє створенню робочих місць, забезпечує відчутний прогрес у всіх сферах суспільного життя, є ваговою складовою бюджетоутворювального механізму.

Однак, як свідчать проведені нами дослідження низки об'єктів Хмельниччини, які є привабливими для туристів, особливо що стосується історичних пам'яток, на які так

багата область, знаходяться в занедбаному стані. Особливо це стосується замкових комплексів і фортифікаційних споруд, які знаходяться на території населених пунктів: Зінькова, Летичева, Сатанова, Сутківцях, Чернокозинцях. На сьогоднішній день технічний стан цих пам'яток є незадовільним. Вони є непристосованими до залучення туристичних потоків на їх території. Фактично вони не підлягають реконструкції та відбудові. А тому за доцільне є їх консервація з упорядкуванням навколишніх територій з метою створення умов для їх екскурсійного огляду.

Проаналізувавши ситуацію, існуючу на сьогоднішньому етапі в справі охорони та використання замкових комплексів, можна стверджувати, що, не зважаючи на значні наукові досягнення в області реставрації та деякі успіхи в пристосуванні до нових функцій, загалом проблема включення замкових комплексів у сучасне життя залишається невирішеною. Метод реставрації з подальшим пристосуванням до нових функцій не витримує головних вимог функціонування замкових комплексів як об'єктів культурної спадщини: забезпечення активних технічних заходів, збереження й відновлення, проведення профілактичних заходів з метою відокремлення об'єктів від прогресивних факторів, що прискорюють процеси їх старіння, руйнації, максимальне вивчення та екскурсійне відвідування пам'яток [6, с. 49].

Робота по визначенню критеріїв, за якими відбувається оцінка пам'яток фортифікаційної архітектури проводилась на основі вітчизняного досвіду реставрації та пристосування пам'яток до нових функцій, а також наукових розробок та рекомендацій. Основним критерієм оцінки та початку робіт по визначенню нового змісту пам'яток фортифікаційної архітектури є історико-культурна цінність об'єкта. Ці показники для різних замкових комплексів неоднакові, оскільки беруться до уваги розміри, стан збереженості, архітектурні особливості пам'яток, історичні події, пов'язані з самими об'єктами. В залежності від рівня історико-культурної цінності відбувається вибір шляхів музеєфікації пам'яток. Для замкових комплексів, що мають значну історичну, мистецьку, наукову, художню цінність найдієвішим засобом музеєфікації може бути оголошення їх історико-культурними заповідниками та створення музею на території пам'ятки (НІАЗ Кам'янець, державний історико-культурний заповідник «Меджибіж»). Як правило до складу таких заповідників входить не лише замковий комплекс, а й низка інших історико-культурних пам'яток [1, с. 392].

При застосуванні замкових комплексів під заклади відпочинку й туризму потрібно уникнути, як стверджує вчений О.С. Бойко, низки недоліків, які передусім полягають у

низькому рівні сервісу, високій вартості путівок, низькій якості реставраційних робіт. Надання нових функцій замковим комплексам вимагає значних фінансових коштів, робить неможливим проведенням науково-дослідних і охоронних робіт на території замку, обмежує доступ туристів до усіх об'єктів. Все це стосується добре збережених комплексів, до того ж пам'ятки архітектури повинні мати зручний транспортний під'їзд. Важливим напрямом залучення туристичних потоків до історичних пам'яток архітектури є їх безпосереднє включення в інфраструктуру музейної експозиції. Цей варіант є прийнятним до напівзруйнованих замкових комплексів і тих, що збереглися у вигляді фрагментів руїн. В цьому випадку пам'ятка набуває значення основного, а іноді єдиного експонату [1, с. 394].

Потребують певного відновлення і інші об'єкти туристичної індустрії. Процес перетворення замкових комплексів на туристичні об'єкти може відбуватися також шляхом будівництва нових закладів відпочинку й туризму в місцях з живописним природним ландшафтом, де знаходяться різноманітні пам'ятки історії та культури.

Весь цей комплекс заходів щодо залучення пам'яток фортифікаційної архітектури, на які так багатий Подільський край, повинен розраховуватись на широке коло відвідувачів. Це, своєю чергою, буде стимулювати розвиток туристичного сектору, створювати сигнали для популяризації замкових комплексів, формувати у суспільстві громадську думку щодо необхідності охорони історичних пам'яток, а також сприяти патріотичному вихованню молоді, піднесенню туристсько-краєзнавчої діяльності [1, с. 395-396].

Однак для того, щоб індустрія подорожей забезпечувала реальний прибуток їй потрібна державна підтримка, спрямована, насамперед, на впровадження інвестиційних проєктів, пов'язаних зі створенням сучасної туристичної інфраструктури, активізацію внутрішнього туризму, просуванню вітчизняного туристичного продукту за кордон [6, с. 3].

Список літературних джерел

1. Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Історичні науки / [редкол. А.Г. Філінюк (відп. ред.) та ін.]. – Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2017. – Вип. 10: Присвячено 100-річчю Української революції 1917-1921 рр. – 532 с.

2. Історико-культурні, географічні та економічні аспекти розвитку туризму на Хмельниччині : колективна монографія / [кол. авторів ; за ред.: С.А. Копилов (гол. ред.), С.Е. Баженова (наук. ред.)]. – Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2017. – 168 с.

3. Парфіненко А.Ю. Туристичне країнознавство: навч. посібник / А.Ю. Парфіненко. – Харків: «Бурун книга», 2009. – 288 с.

4. Стратегії розвитку регіонів: шляхи забезпечення дієвості. Збірник матеріалів «круглого столу» / за ред. С.О. Білої. – К.: НІДС, 2011. – 88 с.

5. Стратегія економічного та соціального розвитку Хмельницької області на 2004-2015 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oblrada.km.ua/doc/strategija2010.pdf>.

6. Хмельниччина туристична: історико-культурні, природно-географічні та економічні аспекти розвитку : колективна монографія / [кол. авторів ; за ред.: С.А. Копилов (гол. ред.), С.Е. Баженова (наук. ред.)]. – Кам'янець-Подільський: Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2015. – 192 с.

Тульчинська С.О.,

д.е.н., професор,

професор кафедри економіки і підприємництва

Кириченко С.О.,

к.е.н., доцент кафедри економіки і підприємництва

Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського

ВИКОРИСТАННЯ СВІТОВОГО ДОСВІДУ ЩОДО ЕФЕКТИВНОГО ЕНЕРГОЗБЕРЕЖЕННЯ ЗА РАХУНОК МОДЕРНІЗАЦІЇ ЗОВНІШНЬОГО ОСВІТЛЕННЯ НАСЕЛЕНИХ ПУНКТІВ

Світовий досвід доводить економічну доцільність економії електроенергії за рахунок залучення більш прогресивних освітлювальних приладів з метою зниження капітальних витрат на кожний кіловат встановленої потужності. Досвідом підтверджується також необхідність підтримки державою процесу залучення інвестиційних ресурсів у підприємства розподілення електроенергії, у тому числі за

рахунок диверсифікації джерел інвестиційних ресурсів на засадах державного партнерства.

Прикладом світового досвіду щодо ефективного енергозбереження за рахунок модернізації зовнішнього освітлення є пілотний проект «Зелене Світло», що був здійснений у місті Грац (Австрія) у 2006 р. У систему зовнішнього освітлення м. Грац входило 24 тис. ламп та спеціальна ілюмінація для освітлювання культурних й архітектурно-історичних пам'яток, яка експлуатувалася вже понад 40 років і на її фінансування кожен рік з міського бюджету витрачалося понад 1 млн. євро. В результаті залучення інвестиційних ресурсів з Енергетичної Агенції Граца за спільного фінансування з Енерджі Грац, було замінено 718 ламп вздовж доріг та центральних вулиць міста із застосуванням інноваційних освітлювальних приладів з технологією віддзеркалювання за використанням цільної алюмінієвої лампи із захисною системою, безпечним склом, високоефективним рефлектором, а також замінено контролюючу автоматику для можливості зменшення споживання електроенергії вночі.

Залучення інвестиційних ресурсів в обсязі 1,8 млн. євро відбувалося за використання моделі державно-приватного партнерства, яке передбачало: інвестування, управління, технічне виконання та контроль строком на 15 років. Застосування такого проекту дало такі результати:

- 1) збереження енергії – 4181 світлових годин;
- 2) гарантоване зменшення енергоспоживання на 58 % – 5240000 кВт;
- 3) щорічна економія коштів – 67200 Євро;
- 4) зменшення витрат міського бюджету приблизно на 30 тис. Євро щорічно залежно від встановленого тарифу на електроенергію [1].

Використання концесії при модернізації зовнішнього освітлення в містах ЄС є непоодиноким випадком (див. табл. 2.24). Так на 2016 р. за даними Київського інвестиційного агентства [2] 25 % міст ЄС використовують концесію і така модель набуває все більшого розповсюдження порівняно з аутсорсингом.

Залучення інвестиційних ресурсів у підприємства розподілення електроенергії, що забезпечують зовнішнє освітлення населених пунктів – це залучення не тільки на заміну ламп, а й на заміну всієї освітлювальної установки, «яка являє собою комплексний світлотехнічний пристрій, призначений для освітлення, що складається з джерела освітлення, освітлювального приладу або світлопропускаючого пристрою, освітлювального об'єкту або їх групи, приймача випромінювання, а також допоміжних

елементів, що забезпечують діяльність установки (проводів, кабелів, пускорегулюючих та управляючих пристроїв, конструктивних вузлів, засобів обслуговування)» [3, с. 76].

Основними вимогами для обрання джерел світла для зовнішнього освітлення є:

- енергоекономічність;
- тривалість горіння;
- розміри освітлювального тіла й самої лампи;
- залежність роботи від кліматичних умов;
- вимоги до пускорегулюючої апаратури;
- кольоровість випромінювання;
- вартість.

Отже, як доводить світовий досвід ефективне енергозбереження за рахунок модернізації зовнішнього освітлення уможливорює отримати соціальний ефект, а саме покращити естетичний вигляд нічного міста, підвищити візуальний комфорт і психологічну атмосферу, підвищити його соціальний престиж, збільшити туристичну й інвестиційну привабливість, що, у свою чергу, пожвавлює економічне життя населеного пункту збільшує відрахування до місцевого бюджету тощо.

Список літературних джерел

1. Асоціація міст України: Лучшие практики энергосбережения в городах / Зелене Світло – програма модернізації та енергозбереження для системи вуличного освітлення міста [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.auc.org.ua/news/pidsumki-dnya-derzhavno-privatnogo-partnerstva> (дата звернення 28.05.2014).

2. Київське інвестиційне агентство [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.investinkyiv.gov.ua/>

3. Сапрыка А. В. Повышение энергоэффективности осветительных комплексов с учетом качества электрической энергии / А. В. Сапрыка. моногр. – Харьков : ХНАМГ, 2009 – 126 с.

4. Чорній Б. П. Діагностика основних компонент стратегічного потенціалу підприємств розподілення електроенергії / Б. П. Чорній, С. О. Тульчинська // Економічний вісник НТУУ «КПІ». – К. : НТУУ «КПІ», 2016. – Вип. 13 – С 187-195.

Кончин В.І.,

к.е.н., доцент

ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

СУЧАСНІ ПІДХОДИ ДО АНАЛІЗУ ТА ВІЗУАЛІЗАЦІЇ ЗВ'ЯЗКІВ ВІРТУАЛЬНОЇ АКТИВНОСТІ ТА ГЕОЛОКАЦІЇ МІСТЯН-УЧАСНИКІВ СОЦІАЛЬНИХ МЕРЕЖ

У сучасній урбанній соціології та в галузі управління містом важливу роль відіграють методології аналізу та візуалізації просторового скупчення різних соціальних груп/спільнот містян. Мотивами проведення такого аналізу на субрегіональному рівні міських поселень з боку соціологів, політиків, економічних аналітиків та city-менеджерів є:

- ✓ необхідність та доцільність виявляти етимологію просторового соціального та економічного життя і взаємодії містян;
- ✓ з'ясовувати чинники та рушії вибору соціальними групами/спільнотами й економічними суб'єктами креативних індустрій конкретних та комфортних для своїх комунікацій геопросторів та геолокацій;
- ✓ відчувати специфіку соціальних зв'язків та політичних настроїв мешканців міста в різних його кутках та в цьому зв'язку оцінювати ступінь проявленого та потенційного оперативного об'єднання індивідів і груп та перетворення їх у натовп з просторовим його скупченням у моменти прояву активної громадянської позиції.

Важливу роль у такого роду дослідженнях в якості аналітичних платформ збирання та обробки даних щодо активності містян відіграють соціальні мережі (Social Networks). Віртуальні вузлові об'єднання містян, які мають спеціалізовані й часом вузько направлені інтереси, саме завдяки соціальним мережам, побудованим на ICT-комунікаціях, здатні переростати в масштабні соціальні просторові хаби та кластери, з віртуальної площини переходити в формації реального світу.

З огляду на вказане вище, на нашу думку, соціальні мережі доцільно визначати не лише як соціальні комунікаційні Інтернет- (онлайн-) платформи з наявним в них інформаційним та розважальним контентом, «клубною картою» входження, підпискою, майданчиками для написання постів з можливістю їх переадресації й написання коментарів, або ж з функцією віртуального спілкування, що може перерости в пошук реальних соціальних приватних чи професійних контактів у формі зустрічей і дозвілля.

Соціальні мережі як арсенал сучасного демократичного та розумного міста в широкому розумінні – це віртуальні комунікаційні майданчики, які об'єднують містян за нагальними потребами та інтересами урбаністичного життя в певні соціальні, професійні та ідеологічні політичні групи/спільноти; в процесі комунікацій активна частина містян-пасіонаріїв здатна долучитися до формування спочатку віртуальних вузлів та мережевих зв'язків й активізувати інших учасників віртуальної соціальної мережі, а потім навіть й утворити мережу соціального, економічного та політичного спрямування в реальному світі. Йде мова про трансформацію віртуальних соціальних мереж в реальні контактні соціальні мережі з подоланням локаційної відстані та соціальної, професійної та ідеологічної ексклюзії.

Просторове соціальне, економічне та політичне життя сучасних мешканців та гостей міста може відстежуватися дослідниками шляхом визначення їх локації та збору агрегованих даних на основі локаційних сервісів (local-based services - LBS). Широкомасштабні статистичні геосоціальні дані з локацій та сформовані на них Big Data-масиви для обробки стають щоразу досконалішими та повнішими завдяки ролі геолокації мобільного телекомунікаційного трафіка й системи геолокаційної позиції (GPS). Задачу полегшує використання широкими верствами людей мобільних телефонів та інших гаджетів з вмонтованими геолокаційними програмами. Віртуальні соціальні онлайн-мережі (зокрема Twitter, Facebook, Foursquare, Telegram та багато інших) теж підключилися до таких сервісів, передусім, з метою кращого інформування своїх учасників про їх місцезнаходження для потенційного їх зчеплення (cohesion) у реальному просторі і часі.

Таким чином, можна досліджувати не лише локацію, рух та скупчення осіб в містах, але й здійснювати змістовий аналіз інтересів та активностей цільових соціальних

груп/спільнот та візуалізувати їх просторове скупчення через контентну вибірку на основі інформації, яку вони залишають в соціальних онлайн-мережах в конкретному фізичному просторі, геолокаційному русі та часі.

Розвиток сенсорного людського суспільства в соціальних мережах найкращим чином відображає багатогранні сторони сучасного мережевого урбанізму. Як зазначають науковці, мережевий урбанізм – це феномен, що дає відповідь на питання: як віртуальний інформаційний простір потоків (space of flows) задіює фізичний ландшафт міста і змінює його. [2]

Віртуальні соціальні мережі сприяють створенню шуму людської активності [2], який просторово локалізується, фрагментується та здатен посилюватись зі зростаючим скупченням та більшою щільністю соціальних зв'язків. Цей шум може бути джерелом виникнення віртуального і фізичного натовпу в певних конкретних географічних ділянках міста (crowd-sourced noise). Він викликаний просторовими рухами активності людей і має атомарну природу.

Аналізуючи просторове віртуальне та реальне скупчення людей в розрізі різних соціальних груп/спільнот у містах-паттернах, урбаністи вказують на його нелінійний характер. Радше йде мова про кластерні вузлові зв'язки соціальних груп, професійних чи ідеологічних спільнот. Рухи, що ведуть до скупчення містян, часто є ітераційними (повторюваними) та хвилеподібними, оскільки пов'язані з періодично організованими тематичними чи масовими івентами в місті (наприклад, футбольні матчі, фестивалі, арт-шоу, спеціалізовані бізнес-виставки, вуличні концерти, прайди), або ж про стихійні вибухоподібні скупчення як відповідь людей на суперечливі законодавчі чи процедурні дії естеблішменту державного чи місцевого рівнів (марші протесту, віче, тематичні пікети, мітинги і таке інше).

Віртуальна присутність соціальних груп/спільнот тісно та значуще корелює з частотою їх геолокаційної фізичної присутності в тих місцях, які є звичними для реалізації соціальних і професійних інтересів та прагнень. Саме тому урбаністам легко простежувати «чим дихають» представники різних віртуальних соціальних спільнот і чи організовані івенти, зібрання, форуми, фестивалі та інші заходи, які гіпотетично є близькими за тематикою інтересів цих представників вибірки, мають популярність та

справжню цінність для них поза віртуальним простором та здатні надихати їх на активність.

У великих урбанізованих містах-центрах ділової активності має місце просторова фрагментованість, що викликана професійною та соціально-економічною сегрегацією. Наочно це продемонстровано в праці Річарда Флоріди «Поділене місто» [4], в якій науковець представив вибір креативним класом для себе фрагментованих геолокацій побутового та професійного скупчення, які кардинальним чином відрізняються від локацій інших соціальних класів. У деяких містах західних країн (наприклад, м. Брюссель) урбаністична сегрегація пояснюється наявністю просторових концентричних кіл «політичного естетичного- білих бізнес-комірців- синіх комірців – заводської робочої сили, що виконує просту працю» як відлуння економічних моделей містобудування та поділу праці в класовому суспільстві епохи індустріалізації. Фізична геопросторова фрагментованість та сегрегація соціальних класів спрощує задачу дослідження впливу віртуальних соціальних мереж на фізичний ландшафт міста, оскільки набагато легше в цьому взаємозв'язку можна простежувати характеристики віртуального та фізичного скупчення містян за рівнем добробуту, за стилем життя, за професійною ознакою. Часом ці риси соціальної класової сегрегації не дозволяють проявитися посиленню просторового як віртуального, так і фізичного скупчення в якійсь загальній групі містян за схожими інтересами. Тому дослідникам швидше за все приходится мати справу з декількома її вузловими варіантами скупчення, представники яких будуть відмінними за класовою ознакою та способом прояву активності, але схожими в уподобаннях, намірах чи цілях, проте на своїх рівнях в рамках загальної соціальної групи.

Проводячи аналіз великих міст країн Латинської Америки, США та Західної Європи, низка науковців говорять про вплив чинників культури та звичаїв, філогенетичних особливостей, різних характеристик інтелекту нації на ступінь домінування подекуди різних соціальних груп над іншими в тому чи іншому місті, а отже акценти в віртуальних соціальних мережах серед представників міст різних країн та мегарегіонів розставлені по-різному. Це формує візію, що немає єдиної тенденції у парадигмі мережевого урбанізму – кожне місто має свою унікальність.

Розробка урбаністами ефективної методології аналізу скупчення соціальних та професійних груп міста як у віртуальному, так і в реальному (фізичному) просторі передбачає:

- грамотну вибірку представників таких конкретних міських соціальних груп чи спільнот у віртуальних соціальних мережах, які активно використовують свої профілі в онлайн-соціальних мережах і відносяться до різних типів користувачів (класифікація Brandtzäg & Heim, 2011) [3]: спорадичних відвідувачів, спостерігачів, дебатерів, соціалізаторів та провідних активістів;
- вибір оптимального програмного забезпечення та методологічного інструментарію з визначення історії вузлових зв'язків між представниками віртуальної соціальної групи/спільноти та встановлення передусім ступеню значущості важливих фігур у групі, на яких зав'язані соціальні кластерні вузли;
- вибір оптимального програмного забезпечення та методологічного інструментарію зі встановлення факту фізичного скупчення на місцевості членів спільноти, а також інших людей з непрямих кластерних вузлів та спорадичних присутніх в локації анонсованого заходу/зустрічі/події.
- попереднє з'ясування в режимі офлайн звичних місць локації у місті в виборці членів соціальної групи/спільноти, щоб максимально отримати просторовий портрет про їх стиль життя, звички та активності й гіпотетично оцінити ступінь потенційного геолокаційного та віртуального скупчення;
- виявлення основних месиджів з боку активістів спільноти, які отримують резонанс у спільноті/соціальній групі, ініціювання активістами подій, що мають спонукати інших членів спільноти/соціальних груп міста різних типів віртуальної активності до реальної дії;
- поінформованість щодо конкретного місця події в реальному часі для відстеження доцентрового руху людей на оголошене в віртуальних соціальних мережах місце прибуття; сучасне програмне забезпечення дає можливість оцінювати результат скупчення пост-фактум на основі пам'яті геолокаційних даних офлайн;

- відстеження самої події та характеру просторового віртуального і фізичного скупчення містян як реакцію на анонсований ініціаторами/активістами/організаторами; захід;
- візуалізація віртуального та фізичного скупчення;
- оцінка соціального чи іншого шуму як реакції на анонсований захід/подію або шуму з боку учасників соціальної групи/спільноти, який створив прецедент до анонсування заходу/виникнення події, а також оцінка результатів виявленого віртуального чи/та фізичного скупчення від цього шуму.

Відомим програмним забезпеченням з визначення історії вузлових зв'язків між представниками віртуальної соціальної групи/спільноти та значущості їх членів, а також візуалізації соціальних вузлів і кластерів, ступеню схожості та взаємозалежності є Keylines layouts (Cambridge Intelligence). Дана програмна платформа дозволяє також проводити геолокаційний аналіз спільнот. Також можна виділити такі програмні продукти, як Socilyzer, SocNetV - "Social Networks Visualiser"; NodeXL (платформа під Excel для графічної візуалізації).

Найпоширенішим у наукових колах відкритоджерельним програмним забезпеченням для аналізу та візуалізації соціальних мереж є Gephi Software, написане для Java на платформі NetBeans. На рис. 1-4 продемонстровані модулі програми Gephi.

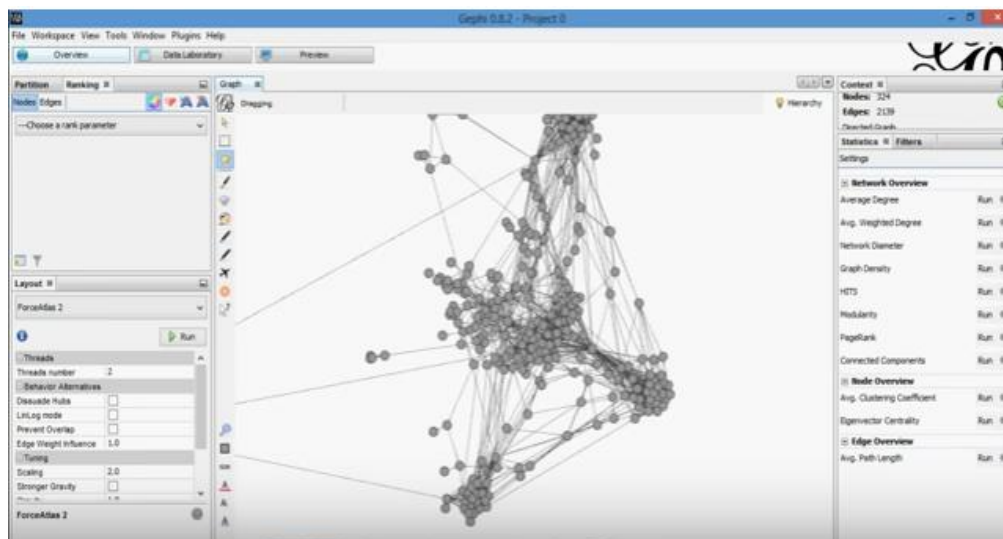


Рис. 1. Формування візуалізованих соціальних кластерів з вузловими зв'язками учасників в програмному забезпеченні Gephi 7.0. (1 етап)

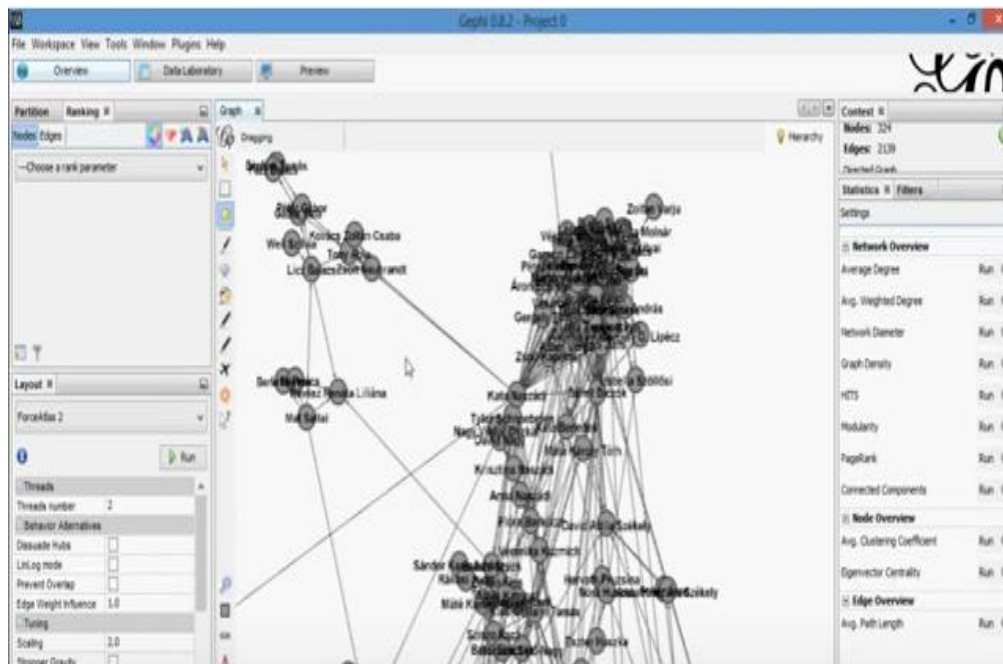


Рис. 2. Формування візуалізованих соціальних кластерів з вузловими зв'язками учасників в програмному забезпеченні Gephi 7.0. (2 етап)

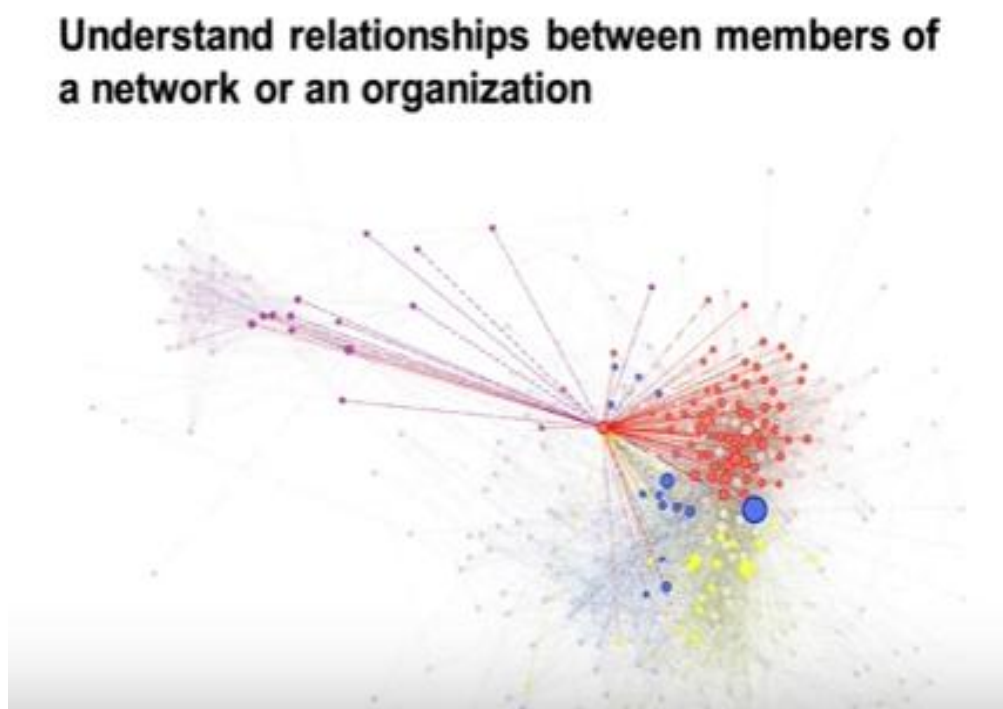


Рис.3. Модуль Gephi, який дає можливість зрозуміти взаємозв'язки між учасниками соціальної мережі або організації.

Visualize different communities or sub communities in a network or an organization



Рис.4. Модуль Gephi, який візуалізує різні спільноти в мережі або організації

Модуль Gephi геолокаційно-структурного аналізу дозволяє здійснити візуалізацію порівняння активності різних спільнот у соціальних мережах через призму геолокаційного скупчення їх учасників в просторі в системі реального часу та офлайн.

Ми спробували змодельовати в програмному забезпеченні Gephi активність основних учасників спільнот та підписників ФБ-платформ і ФБ-сторінок впливових дійових осіб соціальної мережі Facebook у галузі розробки та впровадження економічної ідеології в Україні. Модель передбачає поєднання на одному графіку різночасових активностей альтернативних спільнот у соціальній мережі в контексті їх геолокаційного скупчення (офлайн-дані) в межах м. Києва. Основними критеріями є ступінь щільності соціальних мережеских зв'язків, ступінь переплетіння та кількості зв'язків у віртуальному соціальному вузлі, наявність в групах фізичного геолокаційного скупчення дійових осіб-активістів (великі кружечки) та спорадичних рідких учасників спільноти (найменші кружечки), ступінь наявності учасників одночасно в віртуальній соціальній мережі та в точках геолокаційного фізичного скупченого простору. Слабкість моделі полягає в тому, що складно визначити, в якій з віртуальних спільнот учасники-соратники фізично перебувають на анонсованих заходах чи в спільному пориві реалізації своїх ідей (мітинги, пікети, марші, лобювання інтересів на форумах, участь в конференціях), а які просто в

міру своєї звичної професійної чи побутової локації знаходяться в географічній близькості один від іншого і водночас проявляють активність у спільній віртуальній групі онлайн (наприклад, мешкають в одному районі, працюють поруч з урядовим кварталом, зібралися на футбольному матчі, але водночас віртуально вболівають за ідеологічні ініціативи активістів спільноти).



Рис. 5. Змодельована в Gephi 7.0 геолокаційно-структурна візуалізація ФБ-спільнот з економічної ідеології в м. Києві

Якщо по проекту «Рух нових сил» Міхаїла Саакашвілі за анонсованим у м. Києві маршем чітко простежується значущий та тісний кореляційний зв'язок одночасної присутності в віртуальному та фізичному просторі м. Києва учасників ФБ-спільноти проекту (салатові кружечки та вузли знизу на **рис.5**), то в випадку проекту «Нова країна» не все так однозначно і швидше за все характерною є описана вище ситуація. Крім цього, якщо між учасниками віртуального проекту «Рух нових сил» та проекту неокейнсіанців-промисловців «Римський клуб» існують більш тісні зв'язки, то з групою «Нова країна» учасники цих двох проектів фактично не взаємодіють. Учасники спільноти «Молоді ліберали» Станіслава Зозулі (жовті кружечки та зв'язки) тримаються осторонь з деякими заграваннями з учасниками «Руху нових сил» та «Нової країни». Учасники ФБ-спільноти «Молоді ліберали» найбільше розірвані та фрагментовані в географічному просторі міста в моменти призиву її активістів реалізовувати ліберальні ідеї на вулицях. А от проект «Нова

країна» має два ідеологічно близьких табори, що знаходяться в віртуальній близькості (друзі безпосередніх ФБ-сторінок впливових активістів проекту) та підписчики сторінки самого проекту. Між учасниками спільноти ФБ-сторінок впливових активістів Проекту «Нова країна» та професійною ФБ-спільнотою, що наближена до НБУ та активно цікавиться його монетарною політикою (зелені кружечки зверху), простежуються численні найтісніші, ніж з іншими групами вузлові зв'язки.

Список літературних джерел

1. Anthopoulos L., P. Fitsilis (2015). Networks in Smart Cities: Comparing evaluation models [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.researchgate.net/publication/281200524>
2. Bawa-Cavia Anil (2011). Sensing The Urban: Using location-based social network data in urban analysis. – Center for Advanced Spatial Analysis, University College London. – Working Paper, 2011. – 7 p. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://pdfs.semanticscholar.org/d0b0/66839f9d97c1cb481d900687e8f16451c733.pdf>
3. Brandtzæg, P. B., Heim, J. (2011). A Typology of Social Networking Sites Users. *International Journal of Web Based Communities*, 7 (1). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.researchgate.net/publication/220131874_A_typology_of_social_networking_sites_users
4. Florida R., Z. Matheson, et al. (2015). The Divided City and the Shape of the New Metropolis. – Martin Prosperity Institute. – 66 p.
5. Helsley, Robert W. Yves Zenou (2013). Social Networks and Interactions in Cities. – 57th Annual North American Meetings of the Regional Science Association. – International Working paper, January 8, 2013. – 54 p.
6. López-Ornelas, E., R. Abascal-Menaa, S. Zepeda-Hernández (2017). Social media participation in urban planning: a new way to interact and take decisions // The International Archives of the Photogrammetry, Remote Sensing and Spatial Information Sciences, Volume XLII-4/W3, 2017 2nd International Conference on Smart Data and Smart Cities, 4–6 October 2017, Puebla, Mexico. – 6 p.
7. Sui, D., Goodchild M.F., 2011. The convergence of GIS and social media: challenges for GIScience. In: *International Journal of Geographical Information Science*, Vol. 25, Issue 11, pp. 1737-1748.

Губарева В.Г.,

Олійник А.В.,

студенти 3 курсу факультету

обліку та податкового менеджменту

ДВНЗ «Київський економічний університет імені

Вадима Гетьмана»

КОНЦЕПЦІЯ SMART CITY ЯК ЗАСІБ ПОКРАЩЕННЯ ЖИТТЯ УКРАЇНЦІВ

Проблема розвитку концепції Smart City є актуальною сьогодні, адже в світі цей рух є модним, тому українські міста взяли курс в тому ж напрямку. Звичайно, не можна порівнювати такі прогресивні Smart міста, як Сінгапур або Барселона з українськими, але в нашому дослідженні ми хочемо показати, що все у нас ще попереду, перші кроки зроблені і саме про перші досягнення буде йти мова нижче.

Багато європейських країн бачать Smart місто як місто з екологічно сталим розвитком. Тому основними завданнями цієї концепції є забезпечення сталого розвитку економіки міста; мінімізація споживання енергії, води, продуктів харчування; мінімізація використання транспортних засобів та підвищення їх екологічності; зменшення утворення побутових відходів та їх утилізація; забезпечення якості міського життя та ін. [1].

Львів, Чернівці, Вінниця, Київ, Дніпро та Харків – всі ці міста об'єднує прагнення стати Smart City, створювати, а найголовніше впроваджувати у життя смарт-рішення, покращувати та спрощувати життя жителів свого міста. Незважаючи на те, що концепція Smart City є досить популярна, існує дефіцит знань про це поняття.

«Smart City» – це місто, яке побудоване на основі поєднань внесків та активної діяльності рішучих, незалежних та свідомих жителів, а також, це таке місто, яке включає в себе 6 основних «розумних» ознак:

- використання взаємопов'язаних інфраструктур, які покращують економічну і політичну ефективність, сприяють соціальному, культурному та міському розвитку;
- здатність і можливість залучати та розміщувати бізнес-проекти;
- увага до соціальної інтеграції;
- співіснування і взаємодоповнюваність високотехнологічного обладнання та інфраструктури;
- забезпечення екологічної стійкості [2].

У нашому дослідженні ми провели аналіз розвитку та становища 4 найрозвиненіших українських Smart Cities: Вінниці, Львова, Харкова та Києва.

Вінниця – місто фонтанів та стареньких трамваїв. У місті було створено сервіс "Відкритий бюджет", система електронних торгів ProZorro, центральний "Прозорий офіс" з дійсно прозорими стінами. Подібно Києву, функціонує сервіс електронних петицій. Цікавим є створення "Карта засобів Вінницької громади" і "Бюджет громадських ініціатив", який дає можливість кожному висунути соціально корисну ідею і шанс отримати грант на реалізацію ідеї; Цілодобово працює диспетчерська "Цілодобова варта", яка приймає звернення городян з усіх питань. У місті активно працює "Дитячий омбудсмен», за допомогою якого можна відправити онлайн повідомлення про порушення прав дитини, дізнатися про дитячі заходи у місті [3].

Місто зі старими вуличками, архітектурою в стилі бароко та смачною кавою – це все описує місто Старого Лева Львів. На його прикладі ми побачили, як можна ефективно розвивати туризм, вирішувати комунальні та адміністративні питання. Місто надає 50 послуг в електронному вигляді, на сайті міськради можна замовити державні послуги, створені портал "ІнфоЛьвів" та додаток Lviv City Dialog. Функціонує п'ять Центрів надання адміністративних послуг - ЦНАП – (у всіх районах міста). Львів'яни розробили хмарний сервіс uMuni, що дозволяє контролювати витрату енергії, газу, води. Створено туристичний сайт міста www.lviv.travel, мобільний гід Lviv Travel Places, мобільний додаток Lviv Transport Tracker. У Львівській бізнес-школі проводиться навчання по темі Smart City для всієї України. Влада робить все для того, щоб жителям міста стало комфортніше жити, щоб вони були розумними, живучі у розумному місті [4].

Харків – місто студентів та молоді, місто, котре ніколи не стоїть на місці, місто, котре подає великі надії на успішний розвиток концепції smart-city. Щодо управління містом, то було проведено проект оцифрування даних про комунальне майно; створений мобільний додаток "Активний харків'янин", для онлайн-голосування з різних питань життя міста; а також у Харкові було відкрито один з перших в країні Єдиний дозвільний центр для підприємців. Усіма комунальними та соціальними питаннями займається Єдина міська диспетчерська служба 1562. Міська влада працює над Єдиним квитком для всіх видів транспорту. Варто відмітити, що в Харкові на відміну від столиці України, оплата в метро здійснюється за допомогою карток із вбудованими електронними чіпами, що суттєво робить легшим життя харків'ян. На сьогоднішній день функціонує

Kharkiv IT Cluster, який організував громадський проект «Вікно можливостей» - заняття майже у всіх харківських школах з «Основи програмування», «Web-дизайн» та інше, де викладачами були провідні IT-спеціалісти. Це правильний підхід для розвитку Харкова, адже smart-city починається саме з smart-citizens. [5].

Останнє місто із нашого списку – Київ. Столиця України, місто майбутнього, місто нових можливостей, місто, де розвиток smart-city набирає шалених обертів. Провівши дослідження, ми виявили, що у Києві функціонує «Відкритий бюджет», «Громадський бюджет», сайт електронних петицій. Хочемо детально зупинитися на «Громадському бюджеті: Громадський проект». Це дійсно той самий інструмент smart-technology, які роблять Київ розумним. Восени на сайті КМДА було запропоновано тисячі громадських проектів, розроблені звичайними киянами, для удосконалення шкіл/дитячих садочків/університетів, створення різноманітних хабів та вільних просторів, організації фестивалів і т.д. Переможців (а їх 141 проект) обирали знову ж таки звичайні кияни, тобто кожна людина може спробувати свої сили і покращити життя жителів улюбленого Києва. Місто перше повністю перейшло на електронні закупівлі через Prozorro в Україні. Жителі можуть використовувати карту Киянина як транспортну картку, як карту для оплати комунальних послуг без комісії на сайті ГІО. Працює контактний центр міста Києва 1551, який приймає звернення киян з різних питань. Влада працює над створенням E-ticket, планується, що до кінця 2018 року оплачувати проїзд в метро можна буде лише безготівково, що в декілька разів зменшить черги перед касою, вже сьогодні можна побачити прототипи «smart» зупинки для громадського транспорту [6]. Не варто забувати і про мобільний зв'язок, а точніше про мобільний Інтернет. Сьогодні на кожній станції метро працює 2G, так, це не швидкісний інтернет 4G як в Китаї, але краще, ніж повна відсутність зв'язку.

Якщо подивитися на Українські Smart міста в контексті найбільших міст України за населенням, то можна виявити цікаву ситуацію: так з 5 міст мільйонників розумними є лише 3: Київ (2 925 760 осіб), Харків (1 439 036 осіб) та Дніпро (976 525 осіб). Донецьк (927 201 осіб) з об'єктивних причин не може претендувати на звання Smart City через складне становище на Сході України. Залишається Одеса. Здавалося б: одне з найбільших міст України, популярний туристичний центр і немає концепції Smart City. В чому ж справа? Причина, на наш погляд, є досить дивною: проект Smart City не поїхав в Одесу через відсутність взаємодії з місцевою владою. Підтвердженням цього стала

петиція «Одеса – Smart CITY», яка була опублікована 9 листопада 2017 року на сайті Одеської міської ради. Проект мав на меті 8 нововведень:

1. Створення єдиної відкритої web- та mobile інформаційної системи для мешканців міста з відображенням структурованих даних, зібраних з сенсорів та датчиків в «Особистому кабінеті одесита»;
2. Збір та обробка інформації з сенсорів паркувальних місць для автомобілів;
3. GPS-трекінг міських маршрутних таксі;
4. Збір інформації з датчиків наповнення сміттєзбірних контейнерів;
5. Збір показників електричних, газових, теплових лічильників та водомірів;
6. Збір інформації з датчиків вуличного освітлення (технічного стану та коригування інтенсивності освітлення протягом доби);
7. Збір та обробка інформації з датчиків рівня шуму та забруднення повітря;
8. Збір та обробка інформації з датчиків температури, вологи та атмосферного тиску.

Побувши на розгляді близько двох тижнів Одеська міська рада оприлюднила «Звіт про аналіз відповідності проекту законодавству та можливості його реалізації», висновок – позитивний. Проте до голосування він все ж допущений не був. Цікаво, чому місцева влада Одеси не захотіла впроваджувати концепцію Smart City? [7]

Аналізуючи дещо менші міста, то теж можна побачити схожу ситуацію: Запоріжжя (750 685 осіб), Кривий Ріг (636 294 осіб), Миколаїв (490 762 осіб) - міста з населенням більшим аніж «розумні» Вінниця (372 672 осіб) і тим паче Чернівці (266 034 осіб) [8]. То чому було вирішено реалізовувати дану концепцію не в містах з найбільшим населенням? Адже «розумне» місто спрямоване на те, аби покращити в першу чергу, життя громадян, що проживають в цьому місті. На жаль, ці питання залишаються відкритими і досі.

Отже, проблема розвитку Smart City в Україні є актуальною, адже це допомагає нам спростити наше життя, зробити його більш комфортним та модернізованим, проте дещо незрозумілим залишається принцип, за яким обираються міста, які планують зробити «розумними». На нашу думку, необхідним є залучення до даної концепції якнайбільшої кількості міст, в першу чергу, найбільших за населенням. Адже «розумні» міста вже розвиваються і досягли достатньо гарних результатів, основна концепція і принципи побудови «розумного» міста є зрозумілими, тож треба підключати до неї все більше і більше міст.

Список літературних джерел

1. Перспективність створення smart міст в Україні / [Н. М. Самойленко, М.В. Бередух, М. В. Сокол, В.С. Рижих]; Екологічний стан і здоров'я жителів міських екосистем. Горбуновські читання: тези доп., 5-6 травня 2016 р. – Чернівці, 2016. – С. 142-143.
2. Жукович І. Smart-місто як новий об'єкт статистичних досліджень: деякі концептуальні аспекти //Статистика та суміжні галузі досліджень. – 2015. – № 2. – С. 69 – 73.
3. Delo.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://delo.ua/ukraine/smart-vinnica-kak-zhivet-odin-iz-samyh-komfortnyh-gorodov-ukrain-324754/> – Smart-Винница: как живет один из самых комфортных городов Украины
4. Delo.ua [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://delo.ua/ukraine/smart-lvov-kak-turisticheskij-centr-ukrainy-perehodit-k-novym-t-323733/> – Smart Львов: как туристический центр Украины переходит к новым технологиям
5. Invest Kharkov [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://invest.kh.ua/ru/kharkiv-strategy-success/image-projects/1197-kak-smart-kharkov-privlekaet-turistov-i-investorov> – Имиджевые проекты. Как Smart Харьков привлекает туристов и инвесторов
6. Delo.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://delo.ua/ukraine/kak-za-god-kiev-stal-smart-city-325915/> – Как за год Киев стал Smart City
7. Соціально активний Громадянин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://citizen.odessa.ua/projects/2018/2018-2094/> – Одеса – Smart CITY – Громадський бюджет – Соціально активний Громадянин
8. Чисельність наявного населення України на 1 січня 2017 року – Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Науковий керівник: Пилипів В.В., д.е.н., професор кафедри
регіоналістики і туризму
ДВНЗ «Київський економічний університет імені
Вадима Гетьмана»

Замятіна Н.В., к.е.н.

Чернівецький торговельно-економічний інститут КНТЕУ

СУЧАСНІ ТЕХНОЛОГІЇ У СИСТЕМІ SMART-CITY ЯК МЕХАНІЗМ ПОКРАЩЕННЯ РІВНЯ ЖИТТЯ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Сьогодні людська цивілізація спільними зусиллями та ресурсами намагається вирішувати проблеми масової урбанізації, тренду останнього століття. Ці проблеми виникають через безпрецедентне навантаження на міську інфраструктуру, послуги і навколишнє середовище. За оцінками Всесвітньої організації охорони здоров'я, до 2030 р. в містах будуть жити 60% населення світу [3]. Тому однією з динамічних тенденцій останніх років є кроки до створення міст для зручного та комфортного життя через впровадження інноваційних рішень у сферу муніципального управління. Саме завдяки впровадженню комплексу різноманітних технологій в системі smart-city («розумного міста») можна вирішити назрілі проблеми і забезпечити більш ефективне функціонування сучасних мегаполісів відповідно до потреб їхніх жителів.

Термін «smart-city» почали активно використовувати з середини 1990-х рр. у контексті розширення сфер застосування інформаційних технологій, зокрема у публічному управлінні та міському самоврядуванні. Сьогодні «smart-city» – це один з ключових урбаністичних трендів сучасності. Це місто, в якому використовуються передові технології для покращення якості життя у ньому. Часто його використовують у досить абстрактному значенні, практично, як синонім до фраз «комфортне місто», «європейське місто» чи навіть «хороше місто».

Smart-city технології інтегруються у відповідні структури, щоб підвищити якість надання послуг, зменшити вартість та споживання ресурсів та поліпшити комунікацію і порозуміння з мешканцями. Ідея «smart-city» включає в себе багато компонентів – від турботливих інтелектуальних світлофорів, що перенаправляють трафік так, щоб мінімізувати затори, – до управління відходами, системами водопостачання, спостереження за міським транспортом через сучасні канали зв'язку.

Сама концепція розумного міста має забезпечити розвиток потенціалу адміністративних центрів, поєднуючи в собі стратегічні підходи управління, новітні технології та спонукання жителів до формування нового, більш якісного рівня життя у місті.

Спеціалісти з питань архітектури Mark Deakin та Husam Al Waer виділяють такі ознаки технології, яку можна віднести до smart-city руху [2]:

- це має бути прикладна електронна або цифрова технологія, яка працює на міську громаду або місто;
- розробка може використовувати інформаційно-цифрові технології для трансформації житлових та робочих умов у регіоні;
- технологія може бути інтегрованою для покращення роботи місцевої влади;
- громада та міські спеціалісти можуть використовувати ці технології за територіальною ознакою для здобуття нових знань та початку інноваційного руху.

Найкращими прикладами розвитку smart-city вважають Барселону, Амстердам, Лондон, Нью-Йорк. Одна з найбільш розвинутих систем електронного уряду та взаємодії з громадянами функціонує в Естонії. До 2020 р. буде налічуватися 600 «розумних міст» по всьому світу [4, с. 121]. Оцінка проводилась на основі smart-можливостей кожного міста з акцентом на використання ними телекомунікаційних мереж, інтелектуальних систем управління дорожнім рухом і розумний підхід до вуличного освітлення. Якщо говорити конкретніше, то виділяють шість основних характеристик розумного міста, 31 формуючий фактор і 74 індикатори, що визначають дані фактори [4, с. 117].

Отже, до основних ознак «smart-city» відносять: розумну економіку («smart economy»); розумну мобільність («smart mobility»); розумне ставлення до навколишнього середовища («smart environment»); розумних жителів («smart people»); розумний спосіб життя («smart living»); розумне управління («smart governance»).

Досягнення статусу розумного міста вимагає провадження системних реформ у секторі державних послуг, транспорту, будівництва, житлово-комунального господарства, енергетики, медицини, торгівлі, соціальної підтримки громадян, безпеки, фінансів тощо. На практиці концепція розумного міста – це застосування нових технологій у будівництві будинків і споруд, застосування нових матеріалів, трансформація методології і процесів управління містом, використання сучасних інформаційних технологій для зростання ефективності місцевих органів влади.

В Україні реалізують окремі проекти з ініціативи влади чи бізнесу: плата за проїзд картами в метро, трамваї, GPS-навігація в громадському транспорті, електронна черга в поліклініки, вуличне освітлення тощо. Влада впроваджує окремі «smart-city» проекти в

такі міста, як Київ, Львів, Одеса та область, Дніпро, Суми, Вінниця та інші. Однак цього недостатньо, щоб вважати ці міста «розумними». Україні не вистачає технологізації. Саме тому доцільно вивчити зарубіжний досвід міст, які певним чином можуть бути віднесені до «розумних міст» та створювати лабораторії smart-city на принципах Living Lab, об'єднуючи стейкхолдерів (творців проектів – бізнес і стартапи; міської влади; експертів, які володіють методиками оцінювання проектів «smart-city»; користувачів з числа громадян) у місті. Такі лабораторії слугують для тестування і прототипування проектів «розумного міста» [1].

Отже, впровадження концепції «smart-city» як комплексної системи інформаційно-комунікаційних та соціальних технологій викликане необхідністю вирішення в найближчому майбутньому нагальних проблем, пов'язаних з глобалізаційними процесами і забезпечення ефективного функціонування сучасних мегаполісів відповідно до потреб їхніх жителів. На основі узагальнення досвіду реалізації проектів у містах інших країн варто впроваджувати нововведення щодо поліпшення стану розвитку інформаційно-комунікаційних технологій та технологій інноваційних систем автоматизації і в українських містах.

Список літературних джерел:

1. Глущенко Н. Smart City Lab. Как создаются и тестируются «умные» города [Електронний ресурс] / Нина Глущенко // Портал АІН. – Режим доступу : <https://ain.ua/special/smart-city-lab/>
2. Кайдан Т. Що таке smart city: в світі та в Києві [Електронний ресурс] / Тарас Кайдан // Портал Хмарочос. Розумне місто. – Режим доступу : <https://hmarochos.kiev.ua/2015/07/22/shho-take-smart-city-v-sviti-ta-v-kiyevi/>
3. Касич А. О. Інноваційна технологія «smart city» як механізм покращення рівня життя в сучасному світі [Електронний ресурс] / А. О. Касич, Р. М. Федоряк, А. П. Собянїна // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. – Режим доступу : www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2017/27-1-2017/13.pdf
4. Мужанова Т. М. «Розумне місто» як інноваційна модель управління / Т. М. Мужанова // Економіка. Менеджмент. Бізнес. – 2017. – №2 (20). – С. 116-122.

Tetiana Kornieieva,

PhD, Professor, Head of International Relations Department

International Business Institute (Paris, France)

President of International Association “InterRegioNovation” (France)

Tetiana Zatonatska

Doctor of Sc., Professor,

Department of Economic Cybernetics

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Ukraine

CREATIVE CITIES CONCEPT AS A TOOLKIT FOR URBAN INNOVATORS: CASE OF PARIS



Historically, creativity has always been the lifeblood of the city. Cities have always needed creativity to work as markets, trading and production centers, with their critical mass of entrepreneurs, artists, intellectuals, students, administrators and power-brokers. They have mostly been the places where races and cultures mix and where interaction creates new ideas, arte facts and institutions. And they have been the places which allow people room to live out

their ideas, needs, aspirations, dreams, projects, conflicts, memories, anxieties, loves, passions, obsessions and fears.

Growing urbanization, sustainable development, digital challenge, users' involvement, economic and cultural attractiveness, governance are parts of the main stakes cities have to tackle. To face this plural urban reality, it has become necessary to find adapted means to conceive cities and territorial development. A better consideration of the uses, the creation of real consultation methods have priority.

Thus, the new processes to imagine have to respond to a main stake: to restructure urban places to live and to invent a creative, sustainable and citizen-centered city.

Paris is the capital of diversity, both social and economic. Thus, in order to respond to pressing issues and reinvent itself, Paris adopted an open innovation approach, based on openness, connectivity and ingenuity. In this regard, the City collaborates with all the stakeholders: private sector, academia, residents, and administration of neighboring authorities in order to support an inclusive economic and social development, address environmental issues and improve the lives of its residents. The innovation path of Paris, detailed in the Smart and Sustainable City Strategy launched in 2014, addresses a wide range of urban issues, such as energy consumption, waste management, congestion, sustainability, employment, use of open data for public benefit, and digital urban services among others.

The city improves the business climate through specific programs supporting start-ups and SMEs in its rich network of incubators and co-working spaces and opens itself to foreign innovation by welcoming and incentivizing foreign start-ups on its territory. Additionally, the city procures innovation and has also opened its public space to experimentation in order to propagate innovative solutions.

Not only is the city modernizing from within, it also shares its data for an open innovation that can leverage its resources for the development of new services and solutions to the city's needs. Such an integrative and citizen-centric approach allows for a participatory innovation that benefits everyone. Paris also supports urban, social and economic inclusion of its poorer neighborhoods on the outskirts through new sustainable infrastructure, education programs and business implantation.

The City of Paris laid out its innovation strategy in 2015 in the Smart and Sustainable Paris: A view of 2020 and beyond document, which highlights the city's vision of transforming itself through innovation and technology in order to better address its residents' needs as well as

pressing economic, social and environment issues. Anne Hidalgo, the Mayor of the City, pledged 1 billion euros for a Smart and Sustainable City until 2020. The concept of the strategy is based on three main pillars:

- Open City, which places humans at the heart of the system and relies on collective intelligence;
- Connected City, which supports technological modernization of local administration to provide improved public services;
- Ingenious City, which optimizes resources through innovative practices that improve urban renewal and planning, consumption behavior, network and transport, based on Open City's methods and the Connected City's tools

Innovative instruments

Paris adopted an open innovation and resident-centric approach and it employs transparency, interoperability and collaboration with relevant stakeholders to be an innovative, smart and sustainable city. The following processes guide the City in achieving its innovation goals:

Inner transformation

The City administration modernizes for an improved public service delivery. In this context, the City has established a Smart City Unit, which coordinates the implementation and monitoring of innovative projects. The recent emergence of Paris&Co - economic development agency in charge of economic attractiveness, incubation, experimentation, gave an additional boost to the international attractiveness of the Parisian innovation ecosystem.

The City administration has also collaborated with 13 PhD students since 2012 through the CIFRE program benefiting from knowledge transfer from researchers on the most pressing issues for the city.

Opening towards citizens

The Smart City strategy of Paris relies on an open innovation model, which fosters participation and mobilization tools for residents, openness of the public data, as well as valorization of the public space by offering it up for experimentation. Paris invests in collective intelligence and collaboration with public institutions, companies, researchers and residents, placing them at the heart of its decision making process.

The City established a systematic and thorough resident consultation process. Among the initiatives is the participatory budgeting, by which the City dedicates 5% of its budget to projects proposed and voted by citizens.

Multi-stakeholder cooperation

The City partners with all the relevant stakeholders in order to reinvent itself, provide improved services to its residents as well as contribute to the economic and social development of its territory. Paris has recently started collaborating with start-ups on procuring innovation through innovative public procurement. The dynamic experimentation practices transformed Paris into an open air laboratory with over 100 experiments conducted from 2012. 13 new projects are currently being tested within the innovative waste management initiative.

Actors and resources

Paris is one of the most attractive cities in the world. It has been inspiring through art, gastronomic tradition, fashion and urban innovation such as Haussmann buildings, sewerage system, electricity network, and metro. Paris' attractiveness is also based on the following attributes:

- A central position: access to 12M people in the regional market and to 360M consumers less than 2 hours away coupled with its strategic geographical location making it the first gateway to Africa and Middle East;
- An economic force: headquarters of 31 of the world's biggest companies and international organizations, such as OECD, International Chamber of Commerce and Industry, UNESCO and many others;
- An area of knowledge and innovation: 70 higher education institutions and prestigious research bodies like National Center for Scientific Research, INSERM and Pasteur Institute, as well as 7 competitive clusters, among which 3 are world class.

Attracting talents and resources

Leveraging on its vibrant tech scene, Paris embarked on ambitious start-up development efforts, which aim to transform Paris into one of the world's main innovation centers and a global start-up factory. Since 2012, over 300.000 m2 have been created and dedicated to business incubators, 20 co-working spaces and fab labs, supporting 1.500 start-ups each year. By 2020, additional 100.00 m2 will be dedicated to innovation activities in the metropolitan area.

Paris&Co launched in 2015 the Paris Landing Pack program, which enables foreign entrepreneurs to develop their business from Paris. This will foster local job creation and

internationalization of the Parisian ecosystem. It complements the French Tech Ticket program, which attracted almost 1,500 applicants willing to come to Paris.

The City also launched an exchange program for start-ups in partnership with New York City with a focus on tech, clean tech, fashion-design, tourism, food-beverage, and arts enterprises. Paris&Co further develops the open innovation ecosystem through the Open Innovation Club, which catalyzes business relationships building between companies and start-ups.

Attracting funding and investment

Paris dismantles the belief that France is a difficult business territory by offering a wide range of business incentivizing programs. Paris is among leading financial centers in Europe with the second largest stock exchange.

The leading innovation firms such as Ebay, Google and Twitter have offices in Paris. Facebook recently opened a R&D center, recruiting dozens of researchers in artificial intelligence. Cisco doubled its investments to \$200 million in Paris, Xavier Niel (CEO of Free) invested €150 million into the world's biggest incubator "Halle Freyssinet", which will open in 2016 and welcome 1,000 startups on 30,000 m. The launch of 2 more incubators Le Cargo and Le Tremplin sponsored by the City will follow.

The City has furthermore recently obtained for the first time an Integrated Territorial Investment of €10 million from ERDF to develop its 13 priority districts implementing its ambitious territorial strategy.

Policy, collaborative and partnering model

The publicly consulted Parisian Smart City strategy is interactive as it is reinventing the relationship with its residents. The city's management has long been the business of experts and elected representatives. Today, the city is moving towards open governance favoring the process of co-design and co-decision over the traditional decision/criticism dichotomy through a Quadruple Helix approach (collaboration between Residents, Public Administration, Stakeholders and Research Institutions). Residents are at the heart of the decision making process, interacting with the administration through a wide range of applications. Business partnerships and collaboration with academia contribute to the reform of the administration as well as valorization of public data for public benefit in the forms on new services.

One of the remarkable examples is the participatory budgeting launched in 2014, according to which 5% of the city's annual budget, or an equivalent of €500 million by 2020, is dedicated

to projects voted by residents. In 2015 only, the City devoted €75 million for this initiative. A constantly growing number of residents engage in issues of their concern, registering votes from nearly 67 000 residents, a 64% increase from 2014.

One of the inspiring implemented initiatives proposed by residents, which received over 15,000 votes and to which Paris devoted 2 Million euros, is the creation of 14 co-working spaces for students and entrepreneurs. By supporting this initiative, Paris reinforces its status of an open and interactive City and acquires valuable tools for promoting the employability of young people, while supporting the development of its business and the Parisian innovation.

The City has also designed and implemented a range of digital tools to foster residents' participation in city's life and decision-making process, such as "Madam Mayor, I have an idea" a co-creation platform for citizens, "Je m'engage" platform to strengthen solidarity initiatives and "DansMaRue" mobile application for crowdsourcing urban malfunctions.

Private sector is also involved in designing a smart and sustainable city through an innovative call for projects 'Reinvent Paris', which received 815 applications from 15 countries with over 30 professions mobilized to reinvent beyond architectural design 23 sites around the city.

In France, a full-scale experimentation is led in the south of Paris since 2007, in partnership with the Cité internationale universitaire de Paris. This exceptional area is turned into a unique observatory for urban, social and technologic innovation.

As a laboratory for urban innovation and social innovation on the topic of the smart, creative and sustainable city, SmartCity invites people from creative and digital economy, users, academics, local authorities, architects and urban planners to a sensitive rereading of urban space, and proposes an alternative vision of the city, balanced, sustainable and users-centered. It aims at developing process of open innovation in real urban environment. The methodology is based on a sensitive analysis of uses and territories stakes; this is acquired thanks to site specific experimentations, intending to test new urban uses, prototypes, technologies and operating process of users' collaboration.

SmartCity initiates an innovative way of supporting local development:

- To invent new means for consultation and conception of the city
- To enhance local resources, identities and memory of a territory
- To experiment new products and services on digital city
- To study new urban uses

–To mobilize users, local stakeholders around the territorial project

DEDALE and the Cité Internationale Universitaire de Paris associated in 2007 in order to transform this site and its exceptional architectural heritage into a laboratory of urban, social and digital innovation. At the border the city of Paris and its suburbs, this experiment is part of a strategy to enhance the South of Paris: Parc de la Cité Internationale, Gentilly, Arcueil, Paris 13th and 14th. It includes a program of regular artists residencies applied to the territory, actions conducted along with inhabitants, experiment schemes for mediation of digital heritage, conferences and events in urban space.

SmartMAP is a sensitive and collaborative map, based on co-creation of the content with users and local population in the frame of workshops, and on API's (Google Maps, Open Street Map, YouTube, Flickr).

PARK(ing) DAY is a annual open-source global event where citizens, artists and activists collaborate to temporarily transform metered parking spaces into "PARK(ing)" spaces: temporary public places.

Paris has a special place in people's imaginations. One of the first global cities, its allure has attracted the world's brightest for centuries, from émigrés and artists to writers and entrepreneurs. The city boasts a good quality of life and is a brilliant example of how planning can make a city beautiful. New and considerable investment in the transport system will make for a city better connected within itself and with the rest of the country. That creativity lives in both the contemporary Paris of the suburbs and in its centre. The greatest opportunity lies in widening the city's horizon, to include the energy beyond the *"geographical and psychological boundaries of the Peripherique"* (Rémi Babinet). Paris is hugely diverse, a genuinely global city, with hundreds of different nationalities. The opportunity for new ideas and connections, not just inside the city but beyond national borders, is massive. Its citizens of foreign ancestry can connect Paris to the world, but many of them are entrepreneurs too, ready to create social and economic value. But at present, many believe this resource is being overlooked, through fear or indifference.

"Population growth by 2030 creates new needs that should be anticipated: housing, services, and mobility to access urban amenities, improving quality of life and limiting social and territorial fragmentation." (Valérie Mancret-Taylor, Director, Ile-de-France Institute of Urban Planning).

Population growth means new housing, services, and transport will be needed to avoid worsening quality of life and social division. Gentrification of the city centre has priced all but the wealthiest out of the heart of Paris. Outer districts are cut off, physically and culturally. As part of the metropolitan project of Greater Paris, nearly 35 billion euros will be invested in linking the suburbs up with the existing transport network. This will enhance accessibility to education, employment and cultural activities.

Culture is undoubtedly one of the city's strengths. There have been policies to support the development of cultural and creative industries for a long time and public officials have been specifically charged with promoting culture at a national and local level for as long as anyone can remember. Major new venues have also sprung in the past two years; most notably the Frank Gehry designed Foundation Louis Vuitton and the publically funded Philharmonie de Paris in a new building by Jean Nouvel.

References

1. Charles Landry, Franco Bianchini. The creative city. First published in 1995 by Demos. Reprinted in 1997 and 1998 by Demos.
2. Creative Cities Network, UNESCO: <https://en.unesco.org/creative-cities/home>
3. Paris: The French Capital of innovative, social and economic diversity: <http://cor.europa.eu/rie/Pages/story-18.aspx>
4. Smart City: Creative and Sustainable City: <http://www.smartcity.fr/>
5. World Cities Culture Forum: <http://www.worldcitiescultureforum.com>

Матушкіна М.В.,

асистент кафедри менеджменту

ДЗ «Луганський національний університет імені Тараса Шевченка»

м. Старобільськ

КРЕАТИВНА ЕКОНОМІКА ЯК МОТИВАТОР РОЗВИТКУ КРЕАТИВНОГО МІСТА

Зміни, які відбулися в розвитку економіки за останнє десятиліття XXI століття – глобалізація, стрімкий розвиток ІТ-технологій, все більше використання досягнень економіки знань (інтелектуальної економіки) – створили фундамент для зародження і виникнення креативної економіки. Базисом для розвитку креативної економіки став

креативний потенціал працівників організацій. Розвиток креативної економіки в різних країнах та навіть географічних регіонах досить розбіжний. Важливою особливістю цього нового напрямку економіки є творчі важелі процесу виробництва, можливості використання креативного потенціалу людини (працівника), яка використовує сучасну базу знань та технологічну платформу, для прискорення економічного росту країни.

Один з основоположників концепції «креативна економіка» Дж. Хокінс (2001 р.) обґрунтував застарілість традиційної економіки, основу якої становлять традиційні фактори виробництва, і підкреслив необхідність переходу до креативної економіки, в основу якої покладено творчі, креативні здібності людини [3].

Креативна економіка – це економіка, яка охоплює не тільки творчий сектор, до якого відносяться процеси, які відбуваються в сфері послуг, а й інші сектори економіки. Вона формує свою базу за рахунок високої питомої ваги креативного класу населення, який виступає мотором інновацій та нових підходів як в сфері науково-дослідної діяльності, так і в сфері бізнесу, мистецтва, дизайну, культури [2].

За іншим визначенням, креативна економіка – це сектор економіки, який базується на індивідуальній і колективній творчості, майстерності і таланті, спроможний генерувати робочі місця та добробут за рахунок створення і використання інтелектуальної власності.

Концепція креативного міста стала широко застосовуватися в епоху креативної економіки. Влада в процесі пошуку стратегій для вирішення гострих міських проблем звернула увагу на ті стратегії, які були успішно реалізованими в інших містах світу. Такі стратегії сприймаються як готовий алгоритм дій, що дозволяє досить швидко виправити місцеву ситуацію. Дослідники підкреслюють, що модель креативного міста здобула популярність не стільки завдяки унікальному позитивному ефекту, який вона чинить на культурне життя міста, скільки в силу ряду інших обставин.

По-перше, культурна політика креативного міста пропонує стратегії, які порівняно прості для реалізації. Вони не вимагають радикальної трансформації існуючої системи економіки і політичних сил. Місцеві органи влади окремих міст можуть легко пристосувати їх до тієї стратегії розвитку, яка є в кожному місті.

По-друге, вони засновані на статистичному аналізі і маркетингових стратегіях, які дозволяють розрахувати можливі вигоди і витрати, а також оцінити ефективність вжитих заходів.

Креативна економіка в умовах міста спирається на малий та середній бізнес, який з готовністю використовує та впроваджує в свою діяльність новітні технології. Персонал

такого рівня організацій бізнесу прагне отримувати і освоювати нові знання для підтримки своєї конкурентоспроможності, поступово додаючи в свій арсенал все нові і нові конкурентні переваги.

Здійснюючи аналіз побудови та формування сучасного креативного міста, можна виокремити такі складові:

- ✓ інфраструктура зв'язку. Суспільство поступово рухається все стрімкіше до переходу від інформаційного до концептуального підходу, використовуючи який більшого значення набувають ідеї. Звичні бізнес-моделі стають неефективними, що стимулює появу креативних міст, заснованих на застосуванні творчого підходу;
- ✓ стратегія переродження через культуру з упором на свої унікальні ресурси, такі як творче і культурне середовище. Усвідомлення культурних ресурсів, які є матеріалом для базових цінностей міста за рахунок креативності як метода перетворення і переведення цих ресурсів на новий рівень (виявити специфічні ресурси, завдяки яким місто є відомим, і перетворити їх на місцеву традицію);
- ✓ створення умов для розвитку екосистеми творчих людей за рахунок збільшення культурного попиту, відкритості, толерантності та інклюзивності;
- ✓ формування баз даних для розуміння, на якому рівні знаходиться розвиток креативності міста;
- ✓ креативне облаштування простору міста. Проектування в арт-напрямку громадських місць, створення умов для розвитку вуличного мистецтва і його мотивація органами місцевої влади;
- ✓ стимулювання виникнення і підтримка креативного підприємництва. Забезпечення і створення на державному рівні умов для розвитку цього сегменту бізнесу за рахунок відкриття грантових програм, зниження податкової ставки, надання приміщень без орендної плати;
- ✓ залучення в місто зовнішніх ресурсів (зокрема інвестицій в туризм);
- ✓ створення творчих кластерів, які повинні бути засновані на кураторських відносинах, відносинах співпраці і партнерства як базису ефективного лідерства, об'єднанні всіх секторів економіки, міждисциплінарній роботі тощо;
- ✓ розкриття і стимулювання творчого потенціалу молоді. Сила ідей творчого і креативного характеру збільшується та примножується при спільній взаємодії;
- ✓ інвестування в розвиток інфраструктури цифрових комунікацій (створення мережі вільної Wi-Fi зони, на всьому територіальному просторі міста);

- ✓ солідаризація мешканців міста, розвиток відчуття приналежності, формування локальної ідентичності та бренда міста.

«Креативне місто» – це технологія створення стратегії розвитку локального співтовариства (поселення, міста) та її реалізації, яка ґрунтується на індивідуальному культурно - історичному минулому спільноти і розвиває соціально-економічні можливості, закладені в цьому конкретному співтоваристві. Творчий підхід дозволяє вловити дух міста і сформувати таку програму розвитку, яка дає людям, які проживають в цьому місті, можливість будувати привабливе і гармонійне майбутнє [1].

Темпи економічних та соціальних змін досить стрімкі. Те, що ще вчора було ультрарадикальним, інноваційним, вже сьогодні стає буденним. Зараз немає надійних інструментів, щоб точно виміряти й оцінити сутність та масштаби змін, хоча фактично вже відбувається поступовий перехід від реальної економіки до креативної економіки.

Список використаних джерел

1. Лэндри Ч. Креативный город / Ч. Лэндри. – М.: Издательский дом «Классика-XXI», 2011. – 399 с.
2. Флорида Р. Креативный класс, люди которые создают будущее / Ричард Флорида ; пер. с англ. Н. Яцюк. – М.: Манн, Иванов и Фербер, 2016. – 420 с.
3. Хокинс Д. Креативная экономика. Как превратить идеи в деньги / Джон Хокинс; пер. с англ. И. Щербакова. – М.: Издательский дом «Классика-XXI», 2011. – 256 с.

Мозговий А.А.,

к.геогр.н., с.н.с.

Інститут географії НАН України, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ В ІНФОРМАЦІЙНУ ДОБУ

Сьогодні технології відкривають нам можливості для здійснення масштабних і точкових втручань до багатьох областей міського життя. Наприклад, вже буденними стали аналіз моделей міського транспортного трафіку, ефективне зонування міського простору та створення міських спільнот за найрізноманітнішими ознаками. У той самий час, важливо усвідомити, що повсюдне застосування Інтернет-технологій породжує потребу в

«цифровому мисленні», що передбачатиме аналіз значних баз даних в режимі реального часу та відкриє шлях до створення високоадаптивних міських інформаційних систем, котрі практично миттєво підлаштовуватимуться під запити конкретних користувачів. Уже сьогодні прикладом такого «цифрового мислення» може слугувати сервіс міського пересування *Uber*, або ж проекти компанії *Pavegen* – провідного розробника нового типу вуличного освітлення, що працює від сонячної енергії та кінетичної енергії перехожих.

Оскільки цифрові технології все глибше проникають в буденне життя містян, утворюючи в їхньому побуті постійно діючу мережу пристроїв, що іноді називають «Інтернетом речей», кожна людина виробляє приголомшливий обсяг даних, які об'єднуються в одне ціле з планетарними даними всього людства. Крім того, в міру того, як відбувається подальший збір і зберігання цифрової інформації, «роздільна здатність» віртуальної копії нашого світу стає все більш високою. Так, наприклад, автомобілі компанії *Google*, їздили різними країнами світу, роблячи панорамні зйомки місцевості. Після п'яти років роботи команда, що займалася панорамними зйомками для *Google Maps*, повідомила, що за цей час їхні автомобілі відобразили п'ять мільйонів миль доріг в тридцяти дев'яти країнах неймовірним загальним обсягом в двадцять петабайт даних, що приблизно дорівнює кільком квадрильйонам зображень. Очевидно, що переважна більшість цих зображень асоційована з міськими просторами.

Географія як «наука про місця» в інформаційну еру отримує окрім загроз, пов'язаних з явищем «стиснення простору», також і значні дослідницькі переваги. Ці переваги пов'язані в першу чергу з тим, що будь-який масив просторових даних, зібраний для певної мети, має значне число пов'язаних з цими даними потенційних побічних результатів. Дослідники, що працюють з потоком міської інформації, часто називають цю особливість опортуністичним сприйняттям (*opportunistic sensing*): використання даних, що були згенеровані з однією метою для досягнення іншої мети – аналізу в іншому контексті для отримання нових наукових результатів [2]. Масиви даних часто мають багато вимірів, і незалежно від того, чи передбачалося використання кожного з цих вимірів в момент створення, кожен аспект цих даних згодом може бути інструменталізований несподіваним і творчим чином. Наприклад, дані транзакцій з використанням кредитних карток мають унікальні ідентифікаційні коди для продавця і для покупця. Ці коди дозволяють дослідникам фільтрувати дані за місцем і типом покупки (продукти харчування, одяг,

паливо, послуги та ін.) для визначення патернів (закономірної регулярності) економічної поведінки містян [4].

Аналіз телекомунікаційних даних і соціальних медіа показав, що і те і інше є потужним інструментом для розуміння функціонування соціальних зв'язків і механізмів їх розвитку. Масиви даних можна розглядати індивідуально, але набагато краще уявлення можна отримати при накладенні їх один на одного, а також при аналізі місць їх перетинів. Спільним знаменником, що дозволяє нам зіставляти їх один з одним, є географічний простір. Особливо зараз, коли можна з'єднувати і переплітати між собою різні потоки інформації, міські дані можуть дати нам як ніколи раніше ясну картину життя. Ще з середини 2000-х рр. дослідники почали пов'язувати дані про використання мобільного зв'язку з даними про переміщення населення. Трохи пізніше були зроблені вдалі спроби візуалізації подібної інформації, як, наприклад, під час такої виняткової події як фінальний матч Чемпіонату світу з футболу в Римі 2006 р., дозволив побачити, на скільки колективна поведінка людей була безпосередньо пов'язана з цією подією. Перед початком гри рух і використання мобільного зв'язку завмерли, під час матчу активність майже припинилася, в перерві різко зросла, впала майже до нуля під час напружених останніх хвилин і вибухнула після закінчення матчу. У наступні кілька годин по слідах мобільного зв'язку можна було спостерігати масовий рух в центр міста для святкування перемоги національної команди [1]. У інших проектах в містах, де доступ до даних організовано простіше, як, наприклад, в Сінгапурі, масиви даних були ще більшими. Дані про погоду, про поштові відправлення, про використання громадського транспорту, стільникових мереж і інші з'єдналися в єдиний потік, щоб створити багатомірний образ певного міста.

Крім опортуністичного сприйняття, дані можна генерувати за допомогою сенсорів певного призначення. При впровадженні технологій в міське середовище можна отримувати надійні і докладні дані, які потім можна використовувати, наприклад, для складання карти будь-якої системи, для виявлення прихованих процесів або для отримання нового розуміння звичних процесів. Наведемо як приклад систему утилізації сміття.

У міру того як все більше і більше таких електронних елементів впроваджується в фізичний простір, можна виявити багато інших аспектів міського середовища. *Senseable City Lab* запустила проект «Відстеження сміття», який звертався до сценарію повсюдного

трекінгу. Дослідники розробили геолокаційні мітки і за допомогою жителів Сіетла приєднали їх до тисяч одиниць звичайного сміття, створивши «Інтернет-сміття», щоб відстежити ланцюжок утилізації відходів на території США [3]. Протягом наступних місяців за допомогою міток вдалося виявити дивовижну мережу, про існування якої ніхто раніше не здогадувався. У найближчому майбутньому, з прискоренням поширення технологій в міському просторі, можна буде отримати безпрецедентне розуміння функціонування подібних систем, а також створити дані, які можна буде використовувати для оптимізації всієї системи, навіть в реальному часі.

Описані вище методи та прийоми можуть знайти широке застосування в географічних дослідженнях міського середовища, зокрема у дослідженнях міських конфліктів. На нашу думку, найбільш ефективними з вищеперелічених можуть стати методи дослідження міських конфліктів засобом аналізу телекомунікаційних даних і соціальних медіа. Особливо, якщо йдеться про тривалі й затяжні соціальні конфлікти, що розгортаються в міському просторі, наприклад, тривалі масові протести громадян. Після етапу «камерального» визначення предмета й об'єкта конфлікту, конфліктогенів та інцидентів, аналіз телекомунікаційних даних і соціальних медіа дозволив би визначити територіальні та часові межі конфлікту, відстежити динаміку конфлікту, кількісні характеристики його основних стадій та етапів. Припускаємо, що аналіз телекомунікаційних даних і соціальних медіа дозволив би науковцям зробити певні висновки навіть щодо суб'єктної структури конфліктів, визначити, наприклад, ядра колективних сторін конфлікту, поля обсервації (спостереження) та медіації (посередництва). Проте за умов доволі обмеженого доступу науковців до телекомунікаційних даних операторів стільникового зв'язку в Україні потенціал подібних досліджень поки що лишається майже нереалізованим. Сподіваємось, що з ухваленням українським парламентом прогресивного законодавства в галузі електронних довірчих послуг та ідентифікації громадян за допомогою електронного цифрового підпису, а також відкриттям можливостей для впровадження в нашої країні сервісу *MobileID*, неперсоніфіковані телекомунікаційні дані стануть більш доступними для дослідників.

Окремою урбаністичною проблемою сучасності є питання організації та функціонування «розумного міста». Можна стверджувати, що «розумне місто» (*Smart City*) – урбаністична мрія інформаційної ери. Місто, що знаходиться під контролем

технологій, де проблеми вирішуються в режимі реального часу завдяки алгоритмам миттєвої передачі даних і наданню відповідних рішень. У такому місті інженер стає до шерегу міських професій нарівні з урбаністом та архітектором. Складність розумних міських систем вимагає поглиблених міждисциплінарних досліджень і розробки інтегрованого міського управління, заснованого на розумінні як фізичного міського простору, так і віртуального.

Сучасне зближення цифрових технологій та архітектури породило нову діалектику, яка впливає на міський простір, де першорядну роль відіграють проблеми технічного контролю, доступу і свободи дій. Хоча пізніше поява комп'ютерних мереж зробила можливим створення середовища, підлаштованого під потреби користувача, воно ж породило і витончені форми централізованого контролю над міським простором і соціальною взаємодією. Цифрові мережі надають нам можливість «газоподібного розсіювання» міських структур, але іншою стороною цієї медалі є посилення контролю за пересуванням, діями і контактами людей, накопиченням відомостей про них в електронних базах даних. Усе частіше можна почути насторожені оцінки з боку експертного середовища урбаністів щодо можливої загрози для демократії з боку високотехнологічного міського середовища.

Таким чином, розвиток міського простору в інформаційну еру охоплює широке коло теоретичних і прикладних питань, дослідження котрих ґрунтується на таких концептах та базових наукових категоріях як «система», «розвиток» та «простір». Науковий зміст кожного з них виповнений множиною понять, термінів та причинно-наслідкових зв'язків. Територіальні системи як географічні об'єкти мають неабиякий потенціал розкриття змісту цих базових наукових категорій.

Список літературних джерел

1. Calabrese Francesco, Massimo Colonna, Piero Lovisolo, Dario Parata, Carlo Ratti. Real-Time Urban Monitoring Using Cell Phones: A Case Study in Rome // IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems 12. –2011. – No. 1. – pp.141–151 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dx.doi.org/10.1109/TITS.2010.2074196>

2. Phithakkitnukoon Santi, Wolf Malima I., Offenhuber Dietmar, Lee, David, Biderman Assaf, Ratti Carlo. Tracking trash // IEEE Pervasive Computing. –2013. – No. 12(2). – pp. 38–48 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://oro.open.ac.uk/35876/108/TT.pdf>
3. Ratti Carlo, Claudel Matthew. The City of Tomorrow: Sensors, Networks, Hackers, and the Future of Urban Life. – New Haven, CT: Yale University Press, 2016. – 192 p.
4. Sobolevsky Stanislav, Sitko Izabela, Tachet Des Combes Remi, Hawelka Bartosz, Murillo Arias Juan, Ratti Carlo. Money on the Move: Big Data of Bank Card Transactions as the New Proxy for Human Mobility Patterns and Regional Delineation. The Case of Residents and Foreign Visitors in Spain// IEEE International Congress on Big Data (BigData Congress). – 2014. – vol. 00. – pp. 136–143 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://github.com/bbvadata/bbvadata_papers

Пастернак О.І.,

к.е.н., науковий співробітник

ДУ «Інститут регіональних досліджень ім.М.І.Долішнього НАН
України»

РОЗВИТОК МІСТ НА ЗАСАДАХ КРЕАТИВНОЇ ЕКОНОМІКИ

Сучасний етап розвитку економіки характеризується активізацією уваги до розвитку не лише країн чи регіонів, а й міст, якими цікавляться інвестори, підприємці, нові мешканці. Більш конкурентоспроможними можуть стати лише ті адміністративно-територіальні одиниці, які розвиваються на засадах креативності та інноваційності. Ефективний розвиток міста більше залежить не від потенціалу самої території чи природних ресурсів, а від креативності її мешканців.

Для того, щоб стимулювати розвиток міст, необхідно сприяти формуванню потенційних точок інноваційного розвитку, які б акумулювали знання, інновації, технології, управлінські методи, передові практики, креативний людський потенціал. Це сприятиме економічному розвитку міста та підвищенню його конкурентоспроможності, зокрема реалізації підприємницьких ініціатив, створенню нових робочих місць, залученню креативних працівників.

Формування креативних екосистем є одним із перспективних напрямів інноваційного розвитку міст. В країнах-членах ЄС креативні індустрії є прибутковим

сектором економіки. Розвиток економіки знань свідчить про ефективність співпраці, яка ґрунтується на перетині бізнесу, мистецтва, інновацій та технологій. Серед сфер, в яких використовується креативний фактор, можна назвати дизайн, кінематограф, рекламну діяльність, архітектуру, моду, мистецтво, книговидавництво, комп'ютерні ігри та інформаційні технології, музику, засоби масової інформації, театр тощо. Такий широкий перелік дозволяє реалізувати надбання креативної економіки практично в будь-якій сфері життя.

Світовий досвід демонструє доцільність використання здобутків креативної економіки, зокрема нових управлінських моделей співпраці таких як коворкінг, ревіталізація, креативні хаби, креативні кластери, арт-інкубатори. В Україні є декілька успішних проектів, зокрема клуб Closer на території стрічкоткацької фабрики у Києві на Подолі, багатофункціональний хаб колишній ДШК на лівому березі Києва, арт-завод ПЛАТФОРМА, де зараз проводять фестивалі вуличної їжі, діє коворкінг та відбуваються концерти, київський ВДНГ [1], Ізо-студії на території промислового підприємства, навчально-виробничий комплекс «Гогольфест» на території промзони, проект «Фабрика повидла» у Львові на території закинутого консервного заводу в районі Підзамче [2], проект «Креативний квартал» - новий багатофункціональний простір для підприємців, великий інноваційний культурний хаб, який передбачає стартап-бокси, коворкінги, антикафе, креативний ресторан, центр розвитку дітей, хакер-спейси, творчі майстерні, еко-парк, центр урбаністики тощо [3]. Проте практика показує, що потенціал творчих видів економічної діяльності в Україні залишається значною мірою нереалізованим.

Що стосується коворкінгів, то аналіз продемонстрував, що найбільше їх функціонує у Києві (28 коворкінгів станом на 2017 р.; 35 – станом на 2018 р.) [4]. Серед інших міст лідерів – Харків, Одеса, Львів, Дніпро. З'являються коворкінги також у менших містах, таких як Тернопіль, Житомир, Маріуполь, Чернівці, Черкаси. В 2018 р. їх загальна кількість за даними різних джерел коливається від 48 до 61 об'єкта. Тобто можна констатувати тенденцію до поширення коворкінгів не лише у великих містах, а й в менших.

На сьогодні коворкінги є новою екосистемою, мережею людей, об'єднаних ідеями, новими технологіями та креативністю. В світі останнім часом з'являються спеціалізовані за певними секторами коворкінги, які об'єднують працівників одного виду діяльності. У Мілані, зокрема, така форма праці є настільки популярною, що кількість коворкінгів стрімко зростає, а міська рада компенсує пост-фактум оплату робочого місця в коворкінгу для бажаючих [5].

Концентрація на певній території незалежних працівників креативної індустрії (фрілансерів, бізнесменів, митців, художників, дизайнерів, веб-дизайнерів, програмістів) має позитивний вплив на розвиток території, де створюється «ядро креативу», яке здатне об'єднати навколо себе чималу кількість працівників креативних індустрій, що дозволить проводити виставки, мистецькі заходи, фестивалі або ж реалізовувати нові стартапи, творчі або бізнесові проекти тощо.

Ревіталізація закинутих об'єктів промисловості, наприклад шахт, заводів, промзон, старих трамвайних депо, з метою реалізації там коворкінгів, арт-кластерів, хабів, арт-інкубаторів сприятиме ефективному використанню наявних закинутих ресурсів, яких є досить багато в українських містах, особливо які колись були промисловими.

Розвиток своєрідних творчих екосистем дозволить містам генерувати свіжі ідеї та успішно їх реалізовувати. Саме тому державна економічна політика повинна стимулювати інновації, підтримку експериментів та творчих підходів і сприяти розвитку в більш широкому масштабі.

З метою активного розвитку креативних індустрій в Україні необхідними є такі кроки:

- активна реклама нових моделей співпраці в мас-медіа, особливо в мережі Інтернет та соціальних мережах;
- презентація досвіду успішних проектів як зарубіжних, так і українських у друкованих рекламних матеріалах, рекламі в ЗМІ, на навчальних семінарах для органів влади і зацікавлених осіб;
- вивчення та поширення іноземного досвіду відкриття коворкінгів, хабів, арт-інкубаторів тощо;
- підтримка органами влади відкриття таких закладів, допомога у пошуку вільних територій та приміщень для їх реалізації.

Список літературних джерел

1. Салій Ю., Кайдан Т. Від сквотів до хабів: звідки береться креативна економіка // Українська правда / [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://life.pravda.com.ua/culture/2015/10/21/202073/>

2. Мисак Н. Культура і міська регенерація// Регенерація індустріальних споруд в Україні. Результати воркшопу 24-27 вересня 2014 у м. Львові [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://culture.in.ua/media/7516/workshopregeneration_low_quality.pdf

3. Перехрест О. «Креативний квартал» - це «Дзига» 90-х. Кому потрібна реновація старого трамвайного депо. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zaxid.net/news/showNews.do?kreativniy_kvartal__tse_dzia_90h&objectId=1382278

4. Каталог коворкінгів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.coworking.com.ua/>

5. Комаревич О. Коворкінги в Мілані: як працювати разом [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.milanweek.ru/coworking-в-милане/

Posternak I.,

PhD in Technical Sciences, Associate Professor,
Odessa State Academy of Civil Engineering and Architecture

Posternak S.,

PhD in Technical Sciences, Associate Professor,
The Private Company "Composite", Odessa

CORPORATE R&D URBAN PLANNING COMPLEX FOR RECONSTRUCTION OF CITY CAPACITIES: NECESSITY OF INNOVATIVE TECHNOLOGIES IN THE CITIES

Cities are considered as the numerous generations of a human society that have thousands years of existence. Destinies of cities are various and instructive: some of them have ceased to exist for a long time, others have grown to enormous proportions; some remained oblivious, others became world-famous. In the ancient history, most cities were clearly manifested in the nature of their layout and silhouette. Each epoch and society spontaneously or deliberately transformed and adapted cities that inherited from the previous epochs certain features.

In urban planning there is a tendency for integration, both in the field of production of goods, and in the field of management; expanded reproduction leads to further increase of the level of labor division, concentration and specialization of construction production, the intensification of the exchange of results in industrial and economic activity.

The Readiness for the Future of Production Report 2018, presented by the World Economic Forum (WEF), states that the country's readiness for the future will be determined by two factors: how scaled and complex the structure of production is, and how strong the five

driving forces that can move process of production technological transformation are: technology and innovation; human capital; global trade and investment; institutional framework; sustainable resources and demand environment [1,2].

In particular, as far as human capital is concerned, the Report states that although the fourth industrial revolution provides robotics in manufacturing, human resources will continue to be decisive. The transition of the country to new technologies will accelerate a strong labor market and have long-term opportunities to train employees, open new talents and attract experts from abroad [1,2].

WEF analysts have proposed to unite Ukraine, along with Russia, Moldova and Georgia, into "Eurasia" group of countries, which have a certain industrial base, but at the same time, their drivers of production remain weak. The WEF estimates human capital for this group of countries quit well: for example, according to this indicator Ukraine's rank is 34th in the world (5.8 points). At the same time it has 52nd rank by the indicator of the training of future labor force. According to international experts, Ukraine has extremely bad position concerning introduction of technologies and innovations (3.5 points, 74th rank). Ukraine also received a low rating of technology transfer and foreign direct investment (3.5 points) and ranked 95th among the countries of the world. In our country, only 52% of the population use Internet (while in Great Britain - 94%, in Russia and the USA - 76%). The mobile communication of fourth generation (4G) is used only by 1.4% of Ukrainians, while in Germany and China 4G-networks cover about 97% of the population, and in Poland - 100% [1,2].

Smart city is a concept of urban planning that integrates information and communication technologies with the Internet. In particular, the British Standards Institute describes a smart city as "an effective integration of physical, digital and human systems in order to create an artificial intelligence environment to provide citizens with a reliable and safe future." According to scientists, in less than seven years, about 60% of the world's population will live in cities, so the issue of maintaining the appropriate comfort of modern cities has become extremely relevant today.

Let's consider three patterns of smart cities where innovative technologies are intensively used today [3].

Barcelona has a unified system for collecting all communal counters' data: light, water supply, road conditions, noise levels, and others. Urban landscapes react to passersby on the street, garbage tanks equipped by detectors which inform about the degree of overflow. Digital

bus stops inform the passengers on the special site about all buses and city transport routes, and in addition, you can charge a smart phone, listen to music and even switch to a virtual city tour at the bus stops. For drivers special touch sensors are installed on the road, which help to find empty parking spaces, reducing potential harmful emissions and traffic jams. The city is equipped with sensors, which promptly inform citizens and visitors about the quality of air in a particular point of their location.

London has a second rank in the *Pw* rating (*PricewaterhouseCoopers*, an international network of companies offering professional consulting and auditing services taking into account the technological progress). The smart city system is focused on the transport field, offering special online platforms with mobile applications. Online services help passengers plan successful trips and simplify the process of managing the inconvenient street transport scheme, as well as inform about road repairs and other situations without the help of the appropriate staff. London is equipped by efficient multi-sensor fire alarm systems and detectors, which immediately recognize fire hazard buildings and places.

Australian Sydney is the greenest smart city. Except parks, in the city there are about 150 buildings with green roofs and even green walls. Sydney has a SCATS traffic monitoring system that monitors road loading. The monitoring system of the city's atmosphere provides operative public information on the air condition in the city. This information can be obtained in the same way as weather forecast - from computers or smart phones.

In July, 2018 three-dimensional digital model of Virtual Singapore should be used in Singapore. With thousands of sensors and cameras this online platform will allow authorities to observe and analyze in real-time mode what occurs across the territory of entire country. For the first time namely in Singapore intelligent technologies will be used on such a big scale and with such a high level of penetration into all spheres of life. For example, already in the city there is a voluntary monitoring program for the elderly, which monitors the movement of the person to the apartment, and sends these data to the state authorities. The danger of potential interference of authorities into private life of citizens does not stop the majority of Singaporeans - about 74% of citizens completely trust the government and authorities. "Virtual Singapore" becomes the part of the Smart Country project, for which realization the government already in 2017 planned to spend \$ 1.7 billion. According to forecasts, the Asian technology market of smart cities by 2025 will grow to \$ 1 billion. And thanks to such projects as Smart Country, Singapore could play its important role among other developed economies in the future.

Odessa realizes a city program "Electronic Open City" [5]. The general objective of the Program is to create by local authorities the single informational infrastructure of the Odessa City Council through the introduction of a unified management system in the information and television sphere of the Odessa City Council, in executive authorities, municipal enterprises and institutions of the City Council.

The implementation of the program is aimed to achieve European standards for the efficient provision of administrative services, openness and transparency of the city's authorities, satisfying the needs of the inhabitants of Odessa. The program provides the informational support for realization of city development strategy and solving economic, social, environmental, R&D, cultural and other problems in the spheres of activity of local executive and local self-government bodies.

The program provides the diffusion of information technology into the field of tourism. Tourism is one of the main spheres of the modern economy, which has a positive impact on the development of other sectors, including the hotel economy, transport and communications, construction, retail trade, production and trade in souvenirs, etc., and can be considered as a key driver for their development. In addition, such activities are aimed at meeting the needs of people, getting to know the history, culture, customs, spiritual and religious values of different countries and their people.

According to the forecast of the World Tourism Organization (WTO), the tourism industry will continue to grow, and by 2020 about 1,561 million international tourist trips would be reached.

Tourism as a branch of the economy is the fundamental basis of many developed countries of the world. According to the WTO, the contribution of the global sector of travel & tourism to the economy is estimated at 10.9% of the total amount of world gross domestic product. Travel and tourism sector provides over 11% of international investment and bring \$ 302 billion of tax revenues to countries' budgets.

The tourist-recreational zone is a strategic direction of the city's development. Objectively, in Odessa, there are all prerequisites for the intensive development of domestic and international inbound tourism: features of geographical location, favorable climate, the largest seaport of Ukraine, industrial value chains, resort and recreational capacities, transport, financial and social infrastructure. In Odessa, the Target Program for the Modernization of the City's Landscape Lighting and Outdoor Illumination is being implemented [6]. The main objectives of

the program are to increase the efficiency and reliability of the functioning the city's outdoor illumination and landscape lighting networks, to secure proper operating and maintaining lighting devices at the objects of the territories, to provide implementation of energy-saving technologies and equipment into different spheres of city functioning, and to install new networks.

Due to the unsatisfactory state of the existing housing stock, traffic system and engineering communications, worsening of the comfort of living and the overall loss of perception of the integrity of the historical environment in the central historical district of the city, as well as the deterioration of tourism and investment attractiveness a comprehensive target program "Preservation of authentic buildings and development of the historical center of Odessa " was worked out [7, 8].

In modern cities the various complexes operate as one of the most promising integration forms in the urban planning system. Working out programs of economic and social development of large cities, the financial, material and personnel efforts are used to improve efficiency, as well as to find new progressive forms of organization of construction production. It is advisable to offer in Odessa the creation of "Corporate R&D Urban Planning Complex for Reconstruction of City Capacities" as an innovative organizational structure that will use locally an accumulated R&D potential for the reconstruction of historical buildings in Odessa on the basis of energy efficiency standards.

References

1. Закіянов Д. До майбутнього не готові: ВЕФ оцінив виробничий потенціал України. *M!nd – незалежний журналістський бізнес-портал*. URL: <https://mind.ua/publications/20180876-do-majbutnogo-ne-gotovi-vef-ociniv-virobnichij-potencial-ukrayini> (дата звернення: 13.02.2018).
2. Readiness for the Future of Production Report 2018/ Committed to improving the state of the world, World Economic Forum: Insight Report. Geneva. Switzerland. 2018. 254 p. URL: <http://wef.ch/fopreadiness18> (Last accessed: 13.02.2018).
3. Майбутнє вже сьогодні: три розумних міста. Де інноваційні технології використовують найефективніше. *M!nd – незалежний журналістський бізнес-портал*. URL: <https://mind.ua/video/20179170-majbutne-vzhe-sogodni-tri-rozumnih-mista> (дата звернення: 13.02.2018).

4. «Віртуальний Сінгапур»: як зробити місто розумним. І чи варто заради безпеки жертвувати приватним життям. *M!nd – незалежний журналістський бізнес-портал*. URL: <https://mind.ua/video/20180731-virtualnij-singapur-yak-zrobiti-misto-rozumnim> (дата звернення: 13.02.2018).

5. Міська програма «Електронне відкрите місто» м. Одеси на 2015-2018 роки. *Офіційний сайт міста Одеса*. URL: <http://omr.gov.ua/acts/council/70092/> (дата звернення: 13.02.2018).

6. Міська цільова програма модернізації зовнішнього освітлення м. Одеси на 2016-2020 роки. *Офіційний сайт міста Одеса*. URL: <http://omr.gov.ua/ru/acts/council/88293/> (дата звернення: 13.02.2018).

7. Разработка концепции развития Центрального исторического ареала Одессы. *Офіційний сайт міста Одеса*. URL: <http://omr.gov.ua/ru/essential/89744/> (дата звернення: 13.02.2018).

8. Постернак И. М., Постернак С. А. Сохранение объектов культурного наследия Одессы с учетом энергоменеджмента. Збереження історичної забудови центра Одеси шляхом включення до основного списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО = Preservation of historic buildings in the central part of Odessa via inscribing in the UNESCO world heritage list: матеріали III і IV Міжн. наук.-практ. конференцій, м. Одеса 2–4 грудня 2015 р. та 15–16 грудня 2016р., Одеса: Астропринт, 2016. С. 220–223.

Ханик Ю.-Б.,

магістр кафедри АФМ ІАПО

Національний університет «Львівська політехніка»

КРАУДФАНДИНГ ЯК ІННОВАЦІЙНИЙ ІНСТРУМЕНТ ФІНАНСУВАННЯ КРЕАТИВНОГО ПІДПРИЄМНИЦТВА

Культурні індустрії та креативне підприємництво – це відносно нові поняття в українському контексті, проте не нові явища (визначення "культурні індустрії" запровадили Адорно та Горкгаймер у своїй праці "Діалектика просвітництва" 1947 р.). У визначенні ЮНЕСКО цей термін застосовується в тих сферах, які поєднують у собі створення, виробництво та комерціалізацію змістів, які є нематеріальними і мають культурний характер.

З точки зору форм бізнесу креативні індустрії засновані на пріоритеті малих і середніх підприємств, що виробляють творчі продукти та послуги [5]. В той же час, це місцеві виробництва, зорієнтовані на пошук виходу на глобальні ринки в умовах постіндустріальної економіки.

Важливим для креативного підприємництва є ступінь володіння високими технологіями для реалізації проектів. Це, своєю чергою, передбачає залучення відповідної кількості матеріальних ресурсів. Так як товари та послуги креативного підприємництва не є предметами першої необхідності, то частка фінансування таких проектів в Україні є незначною.

Вирішити цю проблему можна за допомогою краудфандингу. Оскільки це найбільш ефективний інструмент пошуку та залучення коштів для реалізації ідеї креативного підприємництва.

На даний час дослідження технології краудфандингу знаходиться на етапі збирання інформації, накопичення даних та їх початкового аналізу систематизації. Практика краудфандингу є предметом обговорення на Інтернет-конференціях, круглих столах, семінарах тощо. Перші спроби її узагальнення можна знайти в публікаціях В. Артамонова, Ю. П'ятковського, Н. Гончарук та ін.

Краудфандинг (від англ. crowdfunding: crowd – натовп, funding – фінансування) [3, с. 27-28] – новітня технологія залучення коштів великої кількості інвесторів (користувачів мережі Інтернет) за допомогою соціальних мереж, з метою фінансування різноманітних проектів.

Сутнісними характеристиками краудфандингу є багатосуб'єктність, мікрофінансування, глобальний простір соціального фінансування, мережевий принцип організації, економія на посередниках, мінімізація трансакційних витрат та ризиків венчурного інвестування [3, с. 33].

Дослідження сутності краудфандингу дозволяє стверджувати, що виникнення феномену краудфандингу стало можливим лише завдяки формуванню інформаційно-інноваційної економіки. Краудфандинг є продуктом поширення інформаційно-комунікаційних технологій, насамперед, Інтернету. Саме завдяки комунікативним можливостям Інтернету краудфандинг трансформується в фінансову послугу, яка дозволяє в короткий термін у відкритому доступі отримати для фінансування різних

проектів необхідну суму грошових коштів від широкого кола користувачів Інтернет-мережі.

Концепція стійкого розвитку, що ґрунтується на ідеології соціальної відповідальності соціуму та бізнесу, завдяки краудфандингу, отримала ще одне джерело фінансування соціальних та екологічних проектів – кошти широкого загалу (домогосподарств).

Краудфандинг відкриває чимало можливостей для компаній, що займаються «зеленою» енергією. Наприклад, цікавим є проект «Сонячне дерево», що являє собою конструкцію з сонячних панелей і металу, енергія яких буде використовуватися для поливу місцевих розсадників. Авторами проекту є дві англійські компанії: «Demand Energy Equality», що пропагує купівлю сонячних панелей для домогосподарств, та «Edible Futures», яка просуває ідею вирощування міськими громадами багаторічних рослин для своїх потреб. Зібрану суму засновники пообіцяли вкласти в роботу майстерень зі створення сонячних фотоелектричних панелей. В Англії організація «10:10» започаткувала проект «Solar School» і тепер забезпечує деякі англійські школи сонячними панелями [1].

Однією з найвідоміших світових краудфандингових платформ є Kickstarter. Вона спрямована на реалізацію, насамперед, інноваційних проектів. Найбільшими українськими стартапами, які були профінансовані за допомогою Kickstarter, стали LaMetric (зібрано 369 тис. дол.), Petcube (251 тис. дол.), iBlazr (156 тис. дол.). LaMetric – універсальний годинник, розроблений львівською командою, який показує температуру, погоду, новини з бірж тощо. iBlazr – світлодіодний спалах для смартфонів та планшетів, який вільно синхронізується з iPhone, iPad та Android. Не менш успішним серед українських проектів став стартап Petcube, який призначений для дистанційного спілкування з домашніми тваринами [2, с. 9].

В Україні Інтернет-краудфандинг лише починає розвиватися. Піонерами в цій сфері були «Українська біржа благодійності», запущена Фондом Віктора Пінчука, «X-Ideas» від «Nescafe» та сайт «Велика Ідея». Найбільш популярною українською краудфандинговою платформою є «Спільнокошт» на сайті «Велика ідея». Вона побудована за принципом кікстартера learn and do. Досить характерним є те, що редизайн сайту «Велика ідея», внаслідок якого запрацював інструмент краудфандингу, сам був профінансований шляхом

краудфандингу на суму 38260 грн. Офіційний старт «Спільнокошту» відбувся в жовтні 2012 р. [4, с. 178]. На сьогодні проект має сотні ідей та реалізований механізм спільного кошику, який реально працює. Там же можна ознайомитися з прикладами успішних проектів, які вже було профінансовано та реалізовано [1].

Таким чином, краудфандинг є потужним інструментом для фінансування креативного підприємництва, розвиток якого належить до сучасних глобальних трендів. Американські та європейські традиції краудфандингу склалися не так давно, проте цьому сприяла сформована роками культура інвестування. Для України таке явище є достатньо новим, але перспективним [2, с. 10].

Список літературних джерел

1. Васильчук І.П. Краудфандінг як феномен постіндустріальної економіки / І.П. Васильчук // Ефективна економіка. – 2013. – № 11 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=2500&p=1>
2. Єлісєєва Л. Краудфандинг в Україні: проблеми та перспективи в контексті зарубіжного досвіду / Л. Єлісєєва // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: «Економіка і менеджмент». – 2017. – № 23. – С. 8-11.
3. Марченко О. Краудфандинг: соціально-економічний зміст та види / О. Марченко // Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого». – 2013. – № 4(15). – С. 26–35.
4. Петрушенко Ю. Краудфандинг як інноваційний інструмент фінансування проектів соціально-економічного розвитку / Ю. Петрушенко, О. Дудкін // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2014. – № 1. – С. 172–182.
5. Сайт проекту "Творимо креативні міста в Україні"[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.creativecities.org.ua/uk/creative-industries/about/>

Науковий керівник: Карковська В. Я., к.е.н., доц. кафедри АФМ ІАПО
Національний університет «Львівська політехніка»

Ящишина І.В.,

д.е.н., проф.,

Коновалова М.В.,

канд. н. з держ. упр.,

Київський національний педагогічний університет імені

М.П. Драгоманова

КОНЦЕПЦІЯ SMART CITY ТА ЇЇ РЕАЛІЗАЦІЯ В УКРАЇНІ

За даними ООН на 2015 р. 54% населення землі проживає в містах. [1] У 1950 р. це було всього 30%, а до 2050 року очікується, що 66% жителів світу будуть жити в містах. Якщо брати регіональний розподіл, то в Північній Америці на 2015 р. міське населення складало – 82%, в Латинській Америці та Карибах – 80%, в Європі – 73%, а в Африці і Азії це 40% і 48% відповідно. В Україні за даними ООН – на 2015 р. 72% населення країни були міськими жителями, власне як в Європі.

В межах колишньої парадигми індустріального розвитку, фактор міст не грав істотного значення, але перехід до цифрової економіки вже вимусив переглянути ці погляди. Світовий економічний форум (WEF) в 2016 р. практично зафіксував перехід світової економіки до четвертого промислової революції, в межах якої відбуваються все нові прориви в небачених досі сферах, а саме: штучний інтелект, робототехніка, Інтернет Речей, автономний транспорт, 3D-друк, нанотехнології, матеріалознавство, нові батареї, квантові комп'ютери. Одним із елементів четвертої промислової революції виступає концепція розумного міста – Smart city [2, с.11].

Концепція розумного міста передбачає модернізацію інфраструктури міста з принципово новими можливостями централізованого управління, новим рівнем сервісів і безпеки. Ця стратегічна розробка об'єднує різноманітні фактори міського розвитку в єдину систему. Для Smart city характерне об'єднання видів містобудівної діяльності, для яких необхідне застосування ICT-інструментів, а також спеціальних (smart) технологій, методів, розрахунків. Дана концепція визнає роль штучного інтелекту, інформаційно-комунікаційних технологій, соціального та екологічного потенціалу як ресурсу, що визначає цифровий економічний розвиток і конкурентоспроможність міста.

Розумне місто включає в себе розумне управління, розумне проживання, розумних людей, розумне середовище, розумну економіку, розумну мобільність. Перелік областей, які вимагають впровадження smart-технологій, охоплює практично всі без винятку сфери

міського господарства та міської інфраструктури: аналітику, банкінг, будівлі, комерцію, електронний уряд, комунікації, освіту, енергетику, надзвичайні ситуації, громадське харчування, охорону здоров'я, виробництво і сферу послуг, транспорт, роздрібну торгівлю, громадську безпеку, екологію та моніторинг навколишнього середовища, водо- і газопостачання, та багато іншого. Загальна схема процесу "інтелектуалізації" управління міським господарством досить складне явище, яке потребує врахування дуже багатьох чинників і в тому числі відмінностей сформованих жителями тих чи інших місць.

Розумне місто це перед усім організаційно-економічна інновація (різні форми співпраці уряду, органів державного управління, приватного бізнесу та громадських організацій) та нові фінансові моделі (приватно-державного партнерства, платних послуг, фінансування з результатів економіки, нових і, в тому числі, цифрових сервісів).

Досвід реалізованих Smart city проектів у світі показує, що дана концепція дозволяє:

- заощадити до 30% енергії.
- скоротити до 15% втрат води.
- скоротити до 20% час перебування в дорозі [3].

Сьогодні вважається, що таких показників досягли в більш ніж: 100 міст Північної Америки, 20 – Південної Америки, 60 – Європи, 40 – Азії, 10 –Близького Сходу. Найкращими прикладами розвитку концепції Smart city вважають Барселону, Амстердам, Лондон, Нью-Йорк [4].

В Україні ознаки Smart city ми віднайшли в таких містах, як Дніпро, Київ, Львів, Вінниця, Харків, характеристика впровадження таких проектів подана в *табл. 1*.

Таблиця 1

Реалізація концепції Smart city в Україні

Назва міста	Елементи концепції Smart city
1	2
Вінниця	•сервісний центр, в якому можна швидко зареєструвати і зняти з реєстрації транспортний засіб, укласти договір купівлі-продажу, скласти іспити з водіння автотранспортним засобом і отримати водійське посвідчення; •колл-центр "Цілодобова варта", приймає звернення не тільки з питань житлово-комунального господарства, а й з охорони здоров'я, освіти, транспорту. Є онлайн-чат на сайті міськради, куди можна вислати фото проблеми;

	•сервіс онлайн-контролю комунальних послуг з їх оцінкою, вибором підрядників, розрахунками онлайн через сайт і додатком WinDim24 доступний для ОСББ та ЖЕКів; •сервіс "Дитячий омбудсмен", через який на сайті мерії можна повідомити про порушення прав дитини онлайн.
Львів	•найпрозоріший Бюджет участі, де голосування тільки електронне, з сучасними ідентифікаторами BankID або ЕЦП; •мобільний гід Lviv Travel Places; •інформаційні термінали з тачскрінами для пошуку пам'яток, ресторанів, готелів, а також календарем найближчих цікавих подій; •Центр управління транспортом автоматично аналізує дорожній потік і управляє світлофорами, контролює роботу диспетчерів перевізників і всього транспорту. Зупинки обладнані електронними табло з маршрутами і часом прибуття транспорту; • додаток Lviv Transport Tracker, через який можна побачити графік прибуття транспорту; • хмарний сервіс енергомоніторингу uMuni – український технологічний проект підвищення ефективності енергоменеджменту комунальних підприємств; •проект "Підвезу", покликаний стимулювати людей об'єднуватися по дорозі на роботу і розвантажити громадський транспорт.
Харків	•геоінформаційна система управління міським господарством; •інтерактивні карти (можна знайти всі дані про комунальне майно, генплан, правила забудови, правила розвитку територій, інформацію про землевідведення, плани комунікацій, вартість земельних ділянок); •єдина мапа звернень громадян онлайн, де доступні дані про звернення громадян, розриття, ремонти, аварії; •карта рекламних конструкцій з можливістю замовити оренду онлайн; •мобільний додаток "Активний харків'янин" для проведення онлайн-голосування з різних питань життя міста: розвитку інфраструктури, озеленення, парковок і т.д.
Київ	•сервіс "Відкритий бюджет", де дані завантажуються в систему кожен день автоматично і де доступний аналіз за рівнями, розпорядникам, призначенням щодо використання бюджету міста; •інтерактивна карта відновлення комунальних послуг, де відображаються ремонтні роботи в місті з часом їх завершення; •сервіс "Інформування киян" містить дані про надзвичайні і аварійні ситуації, перекриття води, планове відключення електроенергії, терміновий пошук донорів, зміну руху транспорту; •доступна оплата проїзду "Карткою киянина", у київському метро і на фунікулері прямо на турнікеті можна розрахуватися за поїзdkу безконтактною карткою Mastercard; •створюється "розумна вулиця" за всіма правилами урбаністики та всілякими smart системами; •перші маячки для орієнтування сліпих людей на Хрещатику, створено відповідний мобільний додаток;

	•електронні черги до лікаря; •відбувається встановлення датчиків аналізу стану атмосферного повітря.
Дніпро	•зразкове місто за швидкістю впровадження e-government і кількістю електронних адміністративних послуг; •сервіс електронної інвентаризації доріг Navizor, який дозволяє оцінювати їх стан і стежити за якістю виконання робіт підрядниками; •сервіс "Соціальний інспектор" дозволяє контролювати бюджети лікарень і шкіл і може масштабуватись на країну; •додаток "Моя поліція" для екстреного виклику поліції; •функція "Активний свідок" дозволяє громадянам відправляти в поліцію зафіксовані факти правопорушень; •мобільний додаток "Е-контакт" дозволяє дніпрянам залишати прямі звернення на конкретні проблеми обласній владі; •електронний екомоніторинг, що дозволяє городянам дізнатися про екологічну безпеку конкретного району.

Складено автором за даними джерела [5].

Розробки Smart city використовуються у багатьох секторах управління містом: це і транспорт, і енергетика, і охорона здоров'я, і будівництво, і суспільне життя. В кожному з цих секторів упровадження інноваційних рішень здешевлюють та оптимізують використання ресурсів. У розумному місті технології працюють на благо суспільства, тому за ними майбутнє.

Список літературних джерел

1. World Urbanization Prospect Report. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://esa.un.org/unpd/wup/publications/files/wup2014-highlights.pdf>.
2. Шваб К. Четвертая промышленная революция. М: Эксмо, 2016. – 208 с.
3. Бойкова М. В. «Умная» модель развития как ответ на возникающие вызовы для городов. / М. В. Бойкова, И. Н. Ильина, М. Г. Салазкин. // Форсайт. – 2016. – Т. 10. (№ 3). – С. 65-75.
4. Кайдан Т. Що таке smart city: в світі та в Києві // Хмарочос – 22.07.2015. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://hmarochos.kiev.ua/2015/07/22/shho-take-smart-city-v-sviti-ta-v-kiyevi/>.
5. Платформа розвитку міст. Smart-інновації українських міст. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://urbanua.org/dosvid/ukrayinski-pryklady/340>.

Жабинець О.Й.,

к.е.н., доцент, м.н.с.

ДУ “Інститут регіональних досліджень ім.

М.І.Долішнього НАН України”

СТРАТЕГІЧНІ ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ МАЛИХ ТА СЕРЕДНІХ МІСТ УКРАЇНИ (НА ПРИКЛАДІ М. ІРШАВИ)

Малі і середні міста мають суттєві відмінності від великих міст та мегаполісів: у них інша ринкова інфраструктура та інвестиційна привабливість, соціальні проблеми та можливості ресурсного забезпечення, а відтак – цілі у процесі стратегічного планування їх розвитку. Не є винятком і м. Іршава – сучасне місто районного значення в Закарпатській області, адміністративний центр Іршавського району.

Стратегічні пріоритети розвитку м. Іршави визначалися, виходячи з основних положень Стратегії розвитку Закарпатської області на період до 2020 року [1] та Програми розвитку туризму та рекреації в Іршавському районі на 2016-2020 роки [2] з урахуванням нашого бачення проблем, особливостей та перспектив розвитку міста (див.рис.1).

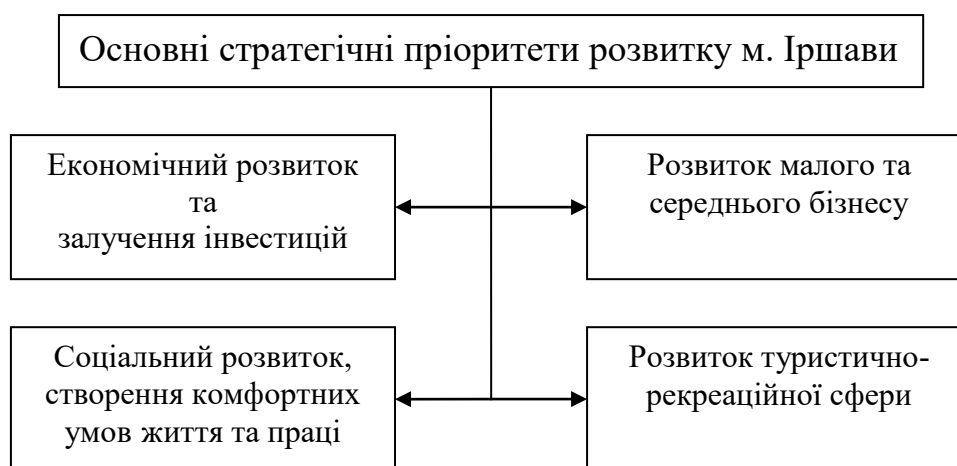


Рис. 1 Основні стратегічні пріоритети розвитку м. Іршави

В рамках основних стратегічних пріоритетів розроблено стратегічні цілі розвитку м. Іршави та інструменти їх реалізації, які подано у таблиці 1.

Ефективна взаємодія держави та бізнесу є однією з найважливіших умов економічного розвитку міста та залучення інвестицій. Так, в Іршаві функціонують

підприємства різних секторів промисловості, зокрема: ПрАТ «Іршавський абразивний завод», ПАТ «Іршавремверстат», ПрАТ «Іршавська меблева фабрика», ТОВ «Фактор-Тойс», ПП «Гроно-1», СП «Сандерс-Іршава», ТОВ «А. М. Ітро» та інші, що формують промисловий потенціал міста, а тому вимагають значної інвестиційної підтримки з метою підвищення ефективності їх роботи.

Таблиця 1

Стратегічні цілі розвитку м. Іршави та інструменти їх реалізації

Стратегічні пріоритети	Стратегічні цілі	Інструменти реалізації
Економічний розвиток та залучення інвестицій	1. Відновлення промислового потенціалу міста (модернізація існуючих виробництв). 2. Створення нових високотехнологічних виробництв.	- визначення найбільш перспективних кластерів профільних секторів промисловості міста (з урахуванням існуючих виробництв) і сприяння їхньому розвитку спільними зусиллями влади та об'єднань підприємців; - додаткове залучення прямих іноземних інвестицій та їх щорічне збільшення; - надання пільг по сплаті місцевих податків для виробництв зі значним обсягом інвестицій (не менше 5 млн. дол. США); - забезпечення сприяння просування товарів місцевих виробників на регіональному, всеукраїнському та міжнародному ринках; - залучення підприємств м. Іршави до участі в Міжнародних інвестиційних форумах, виставках, конференціях.
Розвиток малого та середнього бізнесу	1. Перетворення малого та середнього бізнесу в одну з головних бюджетоутворюючих частин економіки міста. 2. Постійне збільшення кількості осіб, задіяних у сфері малого та середнього бізнесу.	- активізація роботи центрів підтримки підприємництва; - забезпечення фінансово-кредитної підтримки малого бізнесу; - вдосконалення функціонування та оптимізація мережі ринків на території міста; - проведення міжнародних виставок, бізнес-форумів і нарад з підприємцями міста щодо покращення умов для ведення бізнесу та надання бізнес-послуг суб'єктами господарювання.

Соціальний розвиток, створення комфортних умов життя та праці	1. Висока якість та доступність соціальних сервісів для усіх мешканців міста, особливо, для людей з обмеженими фізичними можливостями. 2. Забезпечення жителів міста якісною інфраструктурою та місцями відпочинку.	- вдосконалення системи медичного обслуговування, зокрема, запровадження системи електронних записів на прийом до лікаря, відкриття у лікарняно-поліклінічних закладах міста муніципальних аптек; - зміцнення матеріально-технічної бази шкіл та дошкільних закладів; - оновлення автобусного парку міста; - модернізація транспортної інфраструктури міста; - освітлення міста із залученням інноваційних технологій.
Розвиток туристично-рекреаційної сфери	1. Перетворення туристично-рекреаційної сфери в одну з головних бюджетоутворюючих сфер економіки міста. 2. Постійне збільшення кількості туристів у місті. Досягнути показник кількості туристів 45-60 тис. на рік.	- розширення мережі туристичних маршрутів, в тому числі пішохідних, велосипедних та автобусних; - створення мережі туристичних центрів, які б надавали довідкову інформацію туристам, продавали б квитки на екскурсії, в тому числі через мережу Інтернет; - організація та проведення щорічних фестивалів, зокрема, фестивалю кави, фестивалю вина, залучаючи до участі в них українських і зарубіжних митців. - запровадження архітектурної підсвітки з метою розширення мережі туристичних маршрутів у вечірній час; - створення мистецького центру, який презентуватиме унікальність місцевої культури; - створення офіційного веб-сайту "Іршава: Економіка. Інвестиції. Туризм" для висвітлення інформації про проведені та заплановані заходи.

Джерело: розроблено автором на основі [1, 2].

Розвиток малого і середнього бізнесу є вагомим джерелом наповнення дохідної частини міського бюджету та створення нових робочих місць. Близькість м. Іршави до кордонів держав-членів Європейського Союзу обумовлює галузеву структуру малого

підприємництва: розвиток торговельної мережі, закладів готельно-ресторанного господарства та сфери розваг, побутового обслуговування.

Для розвитку соціально-економічної сфери міста дедалі вагомішого значення набуває туристична галузь м. Іршави. Цікавий і допитливий турист зможе відвідати в Іршаві столітню залізничну станцію і на власні очі побачити механізми, за допомогою яких керували рухом поїздів у повоєнний час, проїхатися по вузькоколії на уже незвичному для нас «маленькому поїзді», помилуватися краєвидами Боржавської долини з гори Стремтура, побачити води Іршавки з легендарного моста, спорудженого за чехословацького правління та доторкнутися до справжньої історії, відвідавши районний історико-краєзнавчий музей [3]. Одним з пріоритетних напрямів туристичної діяльності Іршави, на нашу думку, повинен стати «Зелений туризм».

Підсумовуючи вищевикладене, хочемо звернути увагу на те, що Іршава — це місто з доволі відокремленою історією і розвитком, симбіоз підприємництва та стародавності. Реалізація стратегічних пріоритетів розвитку м. Іршави, на нашу думку, дозволить забезпечити економічне зростання, збільшення добробуту, підвищення конкурентоспроможності економіки міста, комфорту життя населення та реалізації інтересів усіх секторів територіальної громади.

Список літературних джерел

1. Стратегія розвитку Закарпатської області на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://dfrr.minregion.gov.ua/foto/projt_reg_info_norm/2015/05/Strategiya.df

2. Програма розвитку туризму та рекреації в Іршавському районі на 2016-2020 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.irda.gov.ua/2010-07-26-14-04-16/2008-09-16-10-30-56/2008-09-15-13-35-11.html>

3. Історія Іршави [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://rada.irshava.info/component/content/category/11-about_city

Коробейникова Я.С.,

к.геол.н., доцент

Івано-Франківський національний технічний

університет нафти і газу

НАПРЯМИ ЗБІЛЬШЕННЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОТОКІВ У М. ІВАНО-ФРАНКІВСЬКУ В КОНТЕКСТІ ФОРМУВАННЯ МАРКЕТИНГОВОЇ СТРАТЕГІЇ МІСТА

Традиційно Івано-Франківщина є одним з найбільш популярних туристичних регіонів країни. За офіційними статистичними даними у 2016 р. чисельність туристів і екскурсантів становила 2,1 млн. осіб (без урахування гостей садиб сільського зеленого туризму). Цікавим фактом стало також те, що, в цілому, наш регіон популярний для туристичних поїздок протягом усього року: влітку це понад 1,3 млн. осіб, взимку та восени – по 1,0 млн. осіб, навесні – 0,9 млн. осіб, що їдуть до нас з інших областей України. За даними обласного управління у 2017 р. Прикарпаття відвідало близько 2,4 мільйонів туристів та екскурсантів. Практично половина з туристів відвідує територію Яремчанської міської ради, решта – інші гірські регіони. З кожним роком зростає кількість туристів, які відвідали Івано-Франківськ і зупинилися в закладах готельного типу, про що свідчить збільшення на 48,4% надходжень до міського бюджету туристичного збору (за 2016 р. – 226 тис. грн., за 2015 р. – 152,3 тис. грн., за 2014 р. – 100,4 тис. грн.). Також спостерігається активний розвиток “ділового туризму” (у 2016 р. для участі у конференціях, семінарах, форумах Івано-Франківськ відвідали близько 20 тисяч осіб) [1].

У Франківську функціонує – 41 заклад готельного типу (мотелі, хостели, гуртожитки та інші місця для тимчасового розміщування) із загальною кількістю місць понад 1530. В обласному центрі діє 46 суб'єктів туристичної діяльності. Фактично в місті зосереджено 55% від загальної кількості суб'єктів туристичної діяльності Івано-Франківської області. Проте, у структурі туристичного потоку області на м. Івано-Франківськ припадає не більше 15% туристичного потоку, хоча місто володіє значним туристичним потенціалом. Тільки за офіційними даними у готелях Івано-Франківська у 2016 р. зупинилось 87 252 осіб, кількість клієнтів суб'єктів туризму за цей період – 10 831. Як правило, загальна кількість туристів значно більша, існує проблема статистики туризму в Україні загалом. На сьогодні, Івано-Франківськ залишається транзитним туристичним центром, так

званими воротами Карпат. Тут значна кількість туристів з рюкзаками, які прямують в гори, або ж люди з валізами, які їдуть в Європу. Небагато туристів розглядають варіант залишитись у Франківську на один чи декілька днів. Тому проблема збільшення туристичних потоків у м. Івано-Франківську є актуальною для всіх зацікавлених сторін туристичного процесу в місті.

Нами проаналізовано напрями туристичної діяльності у м. Івано-Франківську. Основними видами туризму, які тут сформувалися, є культурно-пізнавальний, фестивальний, діловий туризм. Активізувалась діяльність виконавчого комітету щодо розвитку туризму. Розроблена «Стратегія розвитку міста Івано-Франківська на період до 2028 року», в якій туризм визначено як один із пріоритетів [2].

На основі аналізу попиту в пошукових мережах щодо відпочинку у Івано-Франківську, опитування 1000 респондентів – учасників фестивалів «Свято ковалів», «Карпатський простір», «Porto Franko» нами розроблено перспективні напрями розвитку туристичної діяльності. Серед пріоритетних – подальший розвиток фестивального руху та державна підтримка мультикультурних фестивалів, таких як «Porto Franko», літературного фестивалю на базі т.зв. «станіславського літературного феномену», театрального фестивалю тощо. Івано-Франківськ може бути потужним центром розвитку ділового туризму, центром організації конференцій, симпозіумів, круглих столів. Так, готель «Надія» входить у п'ятірку ділових готелів України. Перспективним видом туризму є гастрономічний туризм. Івано-Франківськ традиційно є центром української гастрономії з вдалим поєднанням традиційної карпатської кухні та смачною галицькою випічкою. Більшість респондентів опитування (78%) вважають місцеву кухню родзинкою Івано-Франківська. Перспективним напрямом туризму є розробка weekend-турів культурно-пізнавального спрямування тривалістю 2-3 дні. За даними національного опитування, 48% туристів оптимальним вважають триденний відпочинок, 44 % - дводенний відпочинок [3]. Для транзитних туристів, які відпочивають у Карпатах та можуть пів дня провести у місті (до вечірнього поїзда), Івано-Франківськ може запропонувати низку екскурсійних програм. Для просування та реалізації проектів важливим є підвищення інформативності потенційних туристів щодо туристичних можливостей міста. Ефективним засобом популяризації туристичного потенціалу є сторінки в соціальних мережах, туристичні сайти, пошукові туристичні сайти тощо. 60 % опитаних респондентів вказують на ці джерела інформації як пріоритетні. Тому у 2017 р. відбулась презентація мобільного додатку «Івано-Франківськ для туристів», розробленого спеціалістами виконавчого

комітету та реалізованого за підтримки Шведського агентства з питань міжнародної співпраці та розвитку (SIDA) та Академії е-врядування Естонії [4].

Список літературних джерел

1. Туризм в бюджеті міста. – Режим доступу: <http://gk-press.if.ua/byudzheth-turyzm-zhkg-yak-rozvyvavsya-frankivsk-u-2016-rotsi/>.
2. Стратегія розвитку міста Івано-Франківська на період до 2028 року. – Режим доступу: mvk.if.ua/uploads/files/44957-1.pdf.
3. Туристичні пріоритети українців. – Режим доступу: <https://styler.rbc.ua/rus/zhizn/poyavilis-vpechatlyayushchie-foto-ucheni-1497289334.html>.
4. Мобільний додаток «Івано-Франківськ для туристів». – Режим доступу: <http://typical.if.ua/mobilnyj-dodatok-dlya-smartfoniv-ta-planshetiv-ivano-frankivsk-dlya-turystiv-prezentuvaly-v-ivano-frankivsku-foto/>.

Могилевская О.Ю.,

к.э.н., доцент кафедры экономики, предпринимательства,
менеджмента

Киевский международный университет

Могилевский Ю.В.,

аспирант кафедры маркетинга
Европейский университет

Штанько А.И.,

студент экономического факультета,
Киевский международный университет

ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ В УСЛОВИЯХ ГЛОБАЛИЗАЦИИ РЫНКА

Последние годы многими учеными в разных отраслях глобализация выделяется в качестве одного из ведущих процессов в мире, в связи с чем открылся новый контекст исследования локальных проблем и вопросов. Следствием глобализации стало усиление разноректорных и взаимообусловленных процессов интеграции и регионализации. При

этом регионализация происходит вне зависимости, иногда вопреки государственным границам.

Территориальные границы для региональных агентов становятся обузой, когда внутренние выгоды, сдерживающие факторы (налоги, пошлины, таможенные сборы) не могут сравниться по силе с внешними. Выгода от сотрудничества с внешними участниками международного процесса может носить как социально-экономический, так и культурно-исторический характер. Сила процесса регионализации зависит от количества и потенциала агентов развития, которые и формируют облик данного региона. Современные жизненные стандарты становятся все более одномерными, отпадают многие предпосылки замыкаться в рамках своих границ. Вместе с этим увеличивается угроза глобальных социально-экономических, экологических и других проблем, которые невозможно разрешить поодиночке. Все это приводит к тому, что рамки деятельности каждого участника в любой точке мира резко расширяются.

Под глобализацией обычно понимается грандиозность рисков и проблем, соразмерных всему человечеству, всеобщая взаимозависимость. Под влиянием глобализации, с одной стороны, и регионализации – с другой, осуществляется международная интеграция. В последнее время все большее число исследователей подчеркивают, что глобализация сопровождается процессами противоположной направленности, которые в зависимости от анализируемой проблемы называются «дифференциацией», «регионализацией». В общих чертах, интеграция – это многостороннее и многоуровневое объединение или сотрудничество в различных формах (договорных, институциональных, консультационных и др.) региональных субъектов с целью достижения взаимовыгодных результатов в условиях глобализации. Интеграция стала результатом стремления различных региональных агентов управлять процессом глобализации, чтобы получить от него как можно больше выгоды.

Смысл участия в интеграции может проистекать или из некоторого общего контекста (глобальные процессы, природно-климатическое сходство), или из целей и задач самих субъектов. В первом случае мы можем в качестве факторов зафиксировать глобальный контекст сотрудничества. Во втором – сходство или переплетение интересов субъектов (когда в результате сотрудничества происходит выгодный обмен); здесь на первый план выходят региональные факторы. При этом общий контекст может меняться и дополняться в зависимости от масштаба региональных агентов.

Интеграция происходит одновременно в двух направлениях – вертикальном и горизонтальном. Для того чтобы выявить региональные факторы интеграции, нужно рассмотреть деятельность конкретного регионального субъекта, выделить структуры воспроизводства и становления деятельности. В первом случае нужно рассмотреть потенциал и проблематику существующих экономических или социальных единиц и поддерживающих инфраструктур. Во втором случае следует обратить внимание на развитие региональных агентов, а именно на проекты, долгосрочные стратегии и потенциальные, еще не актуализированные возможности.

Регионализация происходит путем появления новых и развития уже существующих локальных проектов. При этом происходит сначала обособление определенной зоны действия, а затем ее расширение. Границы региона складываются только во взаимодействии различных субъектов. Таких границ может быть много, но так как в современном мире принято административное деление и существует институт государства, то можно по территориальному принципу подсчитать региональный потенциал того или иного района.

В общих чертах регион – это пространственно оформленная человеческая деятельность, постоянно воспроизводящаяся за счет процесса становления посредством развития субъектов деятельности. Пространственность означает административный, геополитический, географический и экологический аспекты, т.е., региональные агенты имеют в качестве обстоятельств ряд заданных параметров, в том числе административные границы. Естественные параметры определяют облик региона. Регион определяется через взаимодействие различных субъектов, опосредованное на самом высшем уровне международной политики в условиях глобализации рынка.

Любая страна представляет собой совокупность территорий, различающихся между собой по многим параметрам, факторам, потенциалам. Эффективная региональная политика выросла в одну из ключевых проблем государственной политики Украины. В процессе регионализации многие регионы позиционируют себя как особые социально-экономические, политические, этнокультурные образования. В условиях глобализируемой экономики происходит формирование новой парадигмы региональной политики с усилением значимости конкурентоспособности отдельного региона и его инновационного развития; с уменьшением противоречий между территориальными и отраслевыми принципами управления, между потребностью в централизованном государственном

контроле и проведением политики децентрализации власти. Высокая степень открытости экономики регионов ведет к появлению тенденции взаимосвязанности и взаимозависимости регионов страны, являющихся частями глобальной экономической системы.

Список літературних джерел

1. Алексеева Н.А. Управление эффективностью мезоэкономических отношений региона / Н.А. Алексеева. – Екатеринбург: ИЭ УрО РАН, 2007. – 272 с.
2. Голиков А.П. Сучасний стан і перспективи регіональної політики в Україні / А.П. Голиков, Ю.Г. Прав // Формування механізму регіонального управління в Україні: матеріали наук.-практ. конф. (Харків, 29 листопада 2001 р.). – Х.: Вид-во ХарПІ УАДУ «Магістр», 2002. – С. 22–24.
3. Романюк С.А. Розвиток регіонів у відкритій економіці: теорія, політика, практика: монографія / С.А. Романюк. – К.: НАДУ, 2013. – 408 с.
4. Портер М.Е. Конкурентная стратегия. Методика анализа отраслей и конкурентов / М.Е. Портер; пер. с англ. – [2-е изд.] – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 452 с.

Спекова О.Р.,

студентка 3 курсу

Дніпровський державний технічний університет

м. Кам'янське, Україна

АКТИВІЗАЦІЯ РОЗВИТКУ ДЕПРЕСИВНИХ РЕГІОНІВ

Суспільно-політичні події в Україні призвели до значних змін у соціально-економічному розвитку регіонів та громад і зумовили необхідність чіткого окреслення напрямів подальших змін державної регіональної політики. Зменшення обсягів виробництва, погіршення становища із залученням інвестицій як із-за кордону, так і зі здійснення внутрішніх капіталовкладень, призупинення реалізації інвестиційних проектів, наростання кризових явищ у соціальній сфері – ці та інші риси сучасного становища справ в Україні є підставою для ретельного аналізу і розроблення низки пропозицій щодо відновлення потенціалу депресивних регіонів [1].

Для територій, які визнаються депресивними, передбачена можливість розробки та реалізації програм подолання територіальної депресивності. Останні є взаємопов'язаними за змістом, можливостями та виконавцями програмами з термінами виконання комплексних заходів організаційного, правового, фінансового, економічного, соціального спрямування, у забезпеченні яких задіяні фінансові та інші ресурси держави і регіону. Розробка такої програми повинна виходити з поглибленого аналізу причин депресивного стану й спрямована на досягнення чітко визначених показників та результатів.

Розвиток депресивних територій через державне стимулювання здійснюється на засадах одночасної концентрації коштів і зусиль на певній невеликій кількості територій з метою досягнення максимального соціально-економічного розвитку; об'єктивності і відкритості при визначенні таких територій; неприпустимості використання цільової державної підтримки для фінансування поточних потреб територій; максимального використання можливостей самих територій у розробці і реалізації відповідної системи заходів [2].

Виникає низка проблем, пов'язаних із працевлаштуванням громадян, що переселяються з регіонів ведення бойових дій в інші регіони країни, які потребують нагального розв'язання, зокрема, проблема зростання безробіття. За таких умов актуалізується необхідність державної підтримки та адекватного реагування держави на процеси, які відбуваються у сфері їх праці.

Фінансово-економічна криза та воєнні дії на сході України негативно вплинули на виробництво, активізували процеси закриття підприємств та вивільнення працівників. Станом на середину вересня 2014 р. за експертними оцінками 75% підприємств Донецької області зруйновані або зазнали пошкоджень під час бойових дій. Втрати промисловості Донбасу внаслідок збройного конфлікту становили 26 млрд. грн., припинено діяльність значного відсотку містоутворюючих підприємств. Особливої актуальності набирають питання забезпечення роботою населення Донецької та Луганської областей, як тих, хто залишився на території Донбасу, підконтрольній українській владі, так і тих, хто був вимушений залишити свої домівки. В цьому аспекті формування державної політики щодо вирішення поставлених питань передбачає створення механізмів та важелів державного реагування, здатних забезпечити стабілізацію процесів, які відбуваються у сфері зайнятості вимушених переселенців [3].

Вирішення проблем зайнятості вимушених переселених осіб в період існуючої кризи і воєнних дій вимагає в першу чергу створення єдиної системи обліку та реєстрації

внутрішньо переміщених осіб, створення системи моніторингу потоків внутрішньо переміщених осіб з метою виявлення структурного складу осіб за різними ознаками, що дозволить більш якісно регулювати процес трудової міграції та підвищить мобільність робочої сили на ринку праці.

З метою підвищення конкурентоспроможності окремих категорій осіб та удосконалення механізмів стимулювання роботодавців до створення нових робочих місць, в тому числі суб'єктів малого підприємництва, доцільно поширювати можливість працювати дистанційно (віддалено). Така нестандартна форма зайнятості, як дистанційна робота, сприятиме підвищенню матеріального забезпечення сім'ї, яка перебуває в ситуації вимушеного виконання сімейних обов'язків (догляд за дитиною, за інвалідом, за хворим тощо) та потребує фінансової підтримки.

Разом з тим, законодавством України передбачено допомогу депресивним регіонам шляхом: 1) розробки відповідних програм подолання стану депресивності територій; 2) надання коштів із державного фонду регіонального розвитку; 3) надання капітальних трансфертів іншим бюджетам із бюджету розвитку місцевих бюджетів; 4) формування та застосування державних соціальних стандартів і нормативів та надання державних соціальних гарантій; 5) сприяння розвитку та надання державної підтримки окремим суб'єктам господарювання, видам економічної діяльності тощо [4].

Наявність значних диспропорцій у соціально-економічному розвитку регіонів є характерною рисою вітчизняної економіки, що, своєю чергою формує базу для утворення депресивних регіонів, яким притаманні: низький рівень виробництва з однобічною спеціалізацією промислових комплексів, неконкурентоспроможність продукції, що виготовляється, високий рівень безробіття, відтік кваліфікованого персоналу за кордон, недостатність власних фінансових ресурсів для забезпечення збалансованого соціально-економічного розвитку регіону (території), слаборозвинутість соціальної інфраструктури, ескалація напруження відносин між "сильними" й "слабкими" регіонами (загострення міжрегіонального протистояння політичними силами в зв'язку з наявністю чіткого регіонального розподілу політичних орієнтацій населення), дотаційність, невідповідність факторів виробництва сучасним потребам ринку, низька забезпеченість населення соціальними гарантіями тощо. Виходячи з вище зазначеного, розв'язання проблем депресивних регіонів є актуальним першочерговим загальнодержавним завданням.

Список літературних джерел

1. Економіка регіонів у 2015 році: нові реалії і можливості в умовах започаткованих реформ – К.: НІСД, 2015. – 92 с.
2. Павлюк А. Щодо застосування механізмів стимулювання розвитку регіонів [Електронний ресурс] / А. Павлюк. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/November/10.htm>
3. Мовчан О. Сучасні проблеми у сфері зайнятості населення Донецької та Луганської областей та шляхи їх подолання / О. Мовчан // Україна: аспекти праці. - 2015. - № 2. - С. 23-27.
4. Ропотан І. В. Вдосконалення та розробка нових механізмів фінансової конвергенції сталого розвитку регіонів України / І. В. Ропотан // Інноваційний потенціал світової науки – ХХІ сторіччя: збірник статей учасників двадцять шостої Міжнародної науково-практичної конференції (7-11 квітня 2014 р.). – Запоріжжя, 2014. – Т. 2. – С. 31-33.

Науковий керівник: Брежнєва-Єрмоленко О.В. , к.е.н., доцент кафедри
фінансів та обліку
Дніпровський державний технічний університет

Фаср А.О.,
студент 2 курсу Факультету економіки
та бізнес-адміністрування
Національний авіаційний університет

**СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЕКОСИСТЕМИ ІННОВАЦІЙНОГО
ПІДПРИЄМНИЦТВА МІСТА ТОРОНТО**

Роль малих та середніх компаній у розвитку економіки як всієї країни, так і одного міста здається очевидною. Наприклад, доведено, що ці суб'єкти сприяють скороченню проблеми довгострокового та надмірного безробіття. Особлива категорія підприємств, яку можна виділити в цій області, – startup – це новостворені інноваційні компанії, які пропонують нове рішення проблем ринку або створюють новий ринок, а також перебувають на етапі валідування бізнес-моделі своєї організації.

Торонто є регіональним сподвижником підприємницької активності, де приблизно 98 відсотків усіх підприємств є невеликими (з кількістю працівників менше 100). Хоч малий бізнес і домінує у структурі економіки Торонто, але близько 30 відсотків такого бізнесу банкрутує протягом перших 3 років, близько 50 відсотків - не виживають протягом 5 років.

Відділ економічного розвитку та культури міста Торонто визнає необхідність створення міцного та конкурентоспроможного підприємницького середовища. Стратегія економічного розвитку Міста визначає зростання малого бізнесу як важливий елемент покращення та створення робочих місць у громадах та околицях Торонто.

“Від концепції до комерціалізації: Стратегія розвитку startup екосистеми міста Торонто (From Concept to Commercialization: A Startup Eco-system Strategy for the City of Toronto)” описує амбіційне бачення забезпечення сталого розвитку малого та середнього бізнесу в Торонто, націленого на перетворення start-up-екосистеми Торонто в бажане у глобальному вимірі місце створення і розвитку бізнесу.

Метою даної роботи є проаналізувати та охарактеризувати основні складові державного проекту «From Concept to Commercialization: A Startup Eco-system Strategy for the City of Toronto» та описати його вплив на місто.

Метою «Стратегії економічного розвитку міста Торонто» є визначення візії та спільних ініціатив, які місто може впровадити для підтримки startup екосистеми, а також з'ясування ролі міста для бізнес-інкубації у Торонто шляхом заповнення основних прогалин. Ця Стратегія визначає курс на те, як Департамент Економічного Розвитку та Культури співпрацюють із партнерами з метою розвитку місцевого підприємницького потенціалу, підтримки регіональних можливостей економічного розвитку та стимулювання створення startup екосистеми Торонто.

У 2015 р. фінансування даної програми за рахунок Управління портових земель Торонто (TPLC) становило 1 390 293 дол. США. Це фінансування використовується для розвитку освітніх програм бізнес-інкубаторів міста, включаючи гранти Інкубатора моди Торонто, Центр розвитку бізнесу в Торонто та бізнес-інкубатора виробництва продуктів харчування Торонто, а також спеціальні проекти та ініціативи в рамках startup екосистеми Торонто.

«Від концепції до комерціалізації: Стратегія розвитку стартап екосистеми міста Торонто» була створена для безпосередньої підтримки досягнення бачення даної стратегії, викладеного вище, прагнучи збільшення кількості робочих місць, формування бізнесу та зростання інвестицій, відповідно до 2 основних напрямів:

- Залучення інвестицій задля створення підприємств
- Підвищення швидкості росту бізнесу

До цілей Стратегії належать:

Ціль 1: зміцнення інфраструктури, яка підтримує стартап екосистему. Ця мета фокусується на фундаментальних аспектах стартап екосистеми та дій, необхідних для підтримки її коливачів та стійкості. Дії, пов'язані з фінансуванням, співпрацею та комунікаціями, викладені в рамках цієї мети.

Ціль 2: Підтримка регіонального економічного зростання, зосереджуючи увагу на секторальних можливостях конвергенції та заповнення прогалів в екосистемі. Ця мета визначає дії для підтримки стартапів та малого бізнесу за допомогою секторального підходу. Зосередження уваги бізнесу на конкретних секторах сприяє вирішенню секторальних потреб та використанню можливостей, які можуть виникнути під час реалізації цієї Стратегії.

Ціль 3: Підтримка економічного розвитку громади різних районів Торонто шляхом забезпечення прозорості підприємницької діяльності та розвитку освітніх програм бізнес-інкубаторів та акселераторів.

Дослідження околиць Торонто є важливим регіональним підходом до економічного розвитку. Створення місцевого підприємницького потенціалу та підтримка сприятливого середовища для розвитку підприємств – це стратегія, спрямована на забезпечення стабільності та самодостатності громади для розбудови економічно сильних кварталів.

Дана стратегія пропонує наступні фінансові інструменти розвитку підприємницької екосистеми.

1. Кредитний фонд для спеціалізованих бізнес-інкубаторів
2. Грантовий фонд для бізнес-інкубаторів та акселераторів (2016-2020 рр.)
3. Звільнення від податку на нерухомість для бізнес-інкубаторів

Спеціальні політичні та програмні заходи, такі як підтримка інноваційної інфраструктури та запровадження інкубаційних та акселераційних освітніх програм,

можуть зменшити бар'єри входу підприємства на ринок та сприяти сталому зростанню підприємств - стартапів.

Вплив освітніх програм з бізнес-інкубації стартап екосистеми міста Торонто на його економічну систему можна представити наступним чином. Основні показники ефективності міста Торонто за 2013 рік показали співвідношення рентабельності інвестицій у бізнес-інкубатори стартап екосистеми 1 до 6. На один долар, залучений містом Торонто з зовнішнього середовища і вкладений у розвиток міської підприємницької екосистеми через початкове створення освітніх еко-бізнес-інкубаторів, припадало на виході 6 доларів доходів міста з таких ринкових джерел як інновації, комерціалізація, поява нових компаній та створення робочих місць.

В таблиці 1 можна прослідкувати емпіричний взаємозв'язок між фінансуванням освітніх програм з бізнес-інкубації і підтримки стартапів екосистеми Торонто (Business Incubation Program Budget) та кількістю робочих місць і новостворених в місті компаній екологічного спрямування протягом 2011-2014 рр.

Таблиця 1 [1]

Взаємозв'язок бюджету програми «Від концепції до комерціалізації: Стратегія розвитку стартап-екосистеми міста Торонто» з показниками розвитку економіки міста

Year	Number of Onsite Client Companies	Number of Onsite Jobs	Business Incubation Program Budget	Cost per Job
2011	379	620	\$1,548,000	\$2,160
2012	389	883	\$1,346,027	\$1,524
2013	485	990	\$1,355,449	\$1,369
2014	454	1018	\$1,367,196	\$1,343

Підсумовуючи все вищенаведене, однозначним є факт того, що завдяки ініційованим в Торонто освітнім програмам, технічній експертизі фахівців, різним фінансовим інструментам та підтримці інфраструктури бізнес-інкубаторів та акселераторів значно підвищуються потенційні шанси підприємців на успіх, коли вони працюють, щоб перетворити свої ідеї в життєздатний бізнес. При цьому значно скорочуються витрати бізнесу на утримання робочих місць в ефективних (продуктивних)

новостворених системах. Створення нових робочих місць та комерціалізація нових продуктів, послуг і технологій забезпечує, своєю чергою, експоненціальне економічне зростання та добробут міста Торонто.

Список літературних джерел

1. Звіт General Manager Economic Development and Culture of Toronto [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/ed/bgrd/backgroundfile-78705.pdf>
2. Attachment No. 1, Part 1: From Concept to Commercialization: A Startup Eco-system Strategy for the City of Toronto [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.toronto.ca/wp-content/uploads/2017/08/8f17-startup-eco-system-strategy.pdf>
3. Attachment No. 1, Part 2: From Concept to Commercialization: A Startup Eco-system Strategy for the City of Toronto [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.toronto.ca/legdocs/mmis/2015/ed/bgrd/backgroundfile-78822.pdf>

Науковий керівник: Кончин В.І., к.е.н., доцент кафедри
регіоналістики і туризму
ДВНЗ «Київський економічний університет імені Вадима
Гетьмана»

Феденко Д.О.,
студент 2 курсу
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

МЕТОДОЛОГІЧНІ ПОРАДИ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ СУЧАСНИХ МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ

Сучасна конкуренція зазнає великих трансформацій в умовах інформаційного суспільства та міських агломерацій, тому постає питання про дослідження та запровадження нових стратегічних прийомів в розвитку міських компаній та фірм. Успішними містами можна назвати ті, які гнучко і швидко пристосовуються до змін

умов ринку. Вони повинні знайти певні ніші, але при цьому бути відкритими та різноманітними достатньо, щоб уникнути розвитку промисловості виключно на основі спадщини, що призводить до спаду економіки міста. Яскравим прикладом наслідування старим і традиційним стратегіям розвитку ринку був свого часу Детройт, який не відреагував швидко на структурні та технологічні виклики часу і залишився ізольованим в глобальному просторі.

Від змісту прийнятих економічних рішень на мікрорівні щодо різних аспектів функціонування міських агломерацій, зокрема пошуку альтернативних варіантів і підходів до впровадження механізмів, які описують сьогодні модель просторового сталого розвитку, залежить забезпечення високого рівня і якості життя міських поселень.

Для ефективного розвитку підприємств, які формують сучасне урбанізоване агломераційне середовище, з огляду на їх стратегію, можна внести такі рекомендації:

- Необхідно застосовувати проектний підхід зі створенням бізнес-бази міської агломерації з чіткою та об'єктивною її характеристикою та описом. Тобто треба мати міську базу про потенційний розвиток кожного підприємства в межах того чи іншого сектора, щоб надалі можна було її застосовувати з користю для компанії та з вигодою для економіки міста. Рекомендується оновити структурну схему індексу конкурентоспроможності, доповнюючи його ключовими показниками розвитку регіону: розвиток людського потенціалу (IDHP), якість життя, інновації в регіоні [1, с.148];
- інвестиційна політика міських агломерацій повинна бути зорієнтована на максимальну ефективність боротьби з невизначеністю щодо параметрів економічного зростання. Слід розробити таку державну стратегію обраних інвестицій, яка повинна вести до якісного розпорядження ними та мати належний соціальний та економічний ефект;
- корекція економічної політики щодо необхідності інтенсивного залучення таких інвестицій, які мають бути направлені на модернізацію виробництва та надання послуг на базі нових технологій, що підвищуватиме інноваційну сприйнятливість економіки міста;
- економічна підтримка інноваційних агентів ринку за рахунок державних грантів та стимулів шляхом запровадження нових механізмів наукової діяльності та професійної освіти;

- підвищення позитивного іміджу міських агломерацій через маркетингові механізми (розвиток туризму, брендинг та інші);
- сприяння розвитку міських агломерацій шляхом надання високої швидкості обміну великими обсягами інформації; високий рівень спілкування учасників ринку з метою підвищення інноваційного потенціалу сталого розвитку.

З огляду на вказане вище, можна констатувати, що дійсно настав час для приділення набагато більшої уваги конкурентоспроможності підприємств в містах. Наведені методологічні поради корисні для керівників підприємств та інших учасників економіки міста, які бажають зробити свій внесок у підвищення його конкурентоспроможності.

Список літературних джерел

1. Покляцький С.А. Умови життя населення великих міст України: суспільно-географічне дослідження / Покляцький С.А. // Інститут географії НАН України – Київ – 2016. – 184 с.

Науковий керівник: Лопух К.В., к.е.н., старший викладач
кафедри історії та теорії господарства
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана»

Шевченко Н.В.,
к.е.н., доцент
м. Львів, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ВПЛИВУ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

На сучасному етапі розвитку економіки України та її областей, як окремих економічних елементів, європейська інтеграція займає основне та дуже важливе місце. Європейська інтеграція забезпечує сталий економічний та соціальний розвиток, впровадження інновацій та новітніх технологій, залучення інвестицій, удосконалення системи освіти та законодавчої сфери, а також забезпечення вдосконалення фондового

ринку. Також, європейська інтеграція позитивно впливає на розвиток та ефективність функціонування вітчизняних підприємств, а саме:

- виробництво якісної та конкурентоспроможної продукції і послуг;
- оновлення застарілого обладнання;
- залучення кваліфікованих кадрів;
- обмін досвідом з закордонними партнерами;
- впровадження інновацій тощо.

А це в свою чергу забезпечує збільшення прибутків від продажів (відповідно збільшення експорту), збільшення кількості робочих місць, підвищення заробітної плати та відрахувань, покращення умов праці. Оскільки держава не в змозі повністю забезпечити процес модернізації, фінансового оновлення вітчизняних підприємств, вони залучають фінансові інвестиції, розширюють кодони експорту власної продукції. Так, згідно з фінансовими даними Державної служби статистики у Львівській області [1], найбільше підприємства Львівської області в 2017 р. експортували до таких країн: Польща - 397 461,6 тис. дол. США, Німеччина – 179 701,0 тис. дол., Чехія – 100 546,2 тис. дол., Данія – 95 225,2 тис. дол., Угорщина – 38 137,0 тис. дол., Словаччина – 37 700,5 тис. дол., Російська Федерація – 35 330,6 тис. дол., Румунія – 35 685,1 тис. дол., Нідерланди – 34 720,3 тис. дол., Білорусь – 31 839,3 тис. дол., Бельгія – 31 337,3 тис. дол. (експорт до решта країн складає менше 30 000 тис. дол. США). Як видно з даних, значна частина експорту у 2017 р. приходить на країни Євросоюзу, що свідчить про високу якість та різноманітність продукції, відповідності товарів та послуг міжнародним стандартам, що є позитивним для вітчизняних підприємств.

Важливим є розмір прямих іноземних інвестицій в підприємства Львівської області з країн світу, що свідчить про довіру інвесторів до нашої країни, розробку планів отримання прибутку тощо. Основну саму прямих інвестицій у 2016 році підприємства Львівської області отримали від наступних країн: Польща – 361,6 млн. дол., Кіпр – 150,2 млн. дол., Австрія – 110,7 млн. дол., Німеччина – 85,4 млн. грн., Швейцарія – 70,1 млн. грн., Данія – 59,8 млн. дол., Віргінські острови – 49,6 млн. дол. та інші країни понад 200 млн. дол.

Проте, варто враховувати і низку проблем та труднощів, з якими стикаються економічні учасники в процесі європейської інтеграції: збільшення розміру витрат на оновлення, вдосконалення, забезпечення нових потреб чи умов, вивчення міжнародного

законодавства у сфері діяльності того чи іншого підприємства, налагодження ділових зв'язків в іншій країні з банками, фінансовими установами, державними органами (у разі наміру відкрити представництво за кордоном), проведення якісного аудиту власної діяльності, у разі потреби повний ребрединг.

Отже, можна зробити висновок що європейська інтеграція має значний вплив на діяльність та розвиток підприємств Львівської області, які стають конкурентоспроможними, інвестиційно привабливими, випускають якісну і цікаву продукцію, залучають кваліфікованих працівників, покращують умови праці.

Список літературних джерел

1. Офіційний сайт Державної служби статистики України. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

Щеглюк С.Д.,

к.е.н., с.н.с.

ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І.

Долішнього НАН України»

ОСОБЛИВОСТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ МІСТ У КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ 2030

Важливість оцінки якості життя міського населення зумовлена необхідністю дослідження всіх чинників, які визначають сталий розвиток: економічних, соціальних та екологічних. На сьогодні понад половини світового населення проживає в містах, у 2050 р. очікується його зростання до 70%. Україна залучена в глобальні процеси урбанізації, а тому виклики міському розвитку повинні бути враховані при розробці державної політики регіонального розвитку з фокусом на міста – центри локалізації людського та фінансового капіталу. Нова парадигма сталого розвитку міст, яка формується в рамках досягнення цілей сталого розвитку (ЦСР) ООН, потребує об'єктивного аналізу соціально-економічної та екологічної ситуації в Україні та на цій основі розробки пріоритетів перспективного розвитку, направлених на забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст і населених пунктів [1].

Адаптація реалізації концепції сталого розвитку до національних особливостей знайшла своє відображення в завданнях цілі 11 ООН «Сталий розвиток міст та спільнот» [2, с.83-89]. Дану ціль національного масштабу проаналізовано в розрізі конкретних завдань та розглянуто з урахуванням специфіки регіонального та місцевого розвитку. З моменту затвердження нових завдань та індикаторів досягнення цілі у 2015 р. і до сьогоднішнього часу відбулися зміни у методології статистичного супроводу та у нормативно-правовому забезпеченні соціально-економічного розвитку міст та територій об'єднаних територіальних громад, що не дали можливість повністю оцінити існуючий стан та перспективи досягнення завдань ЦСР. Відтак нами розроблені пропозиції щодо адаптації деяких показників без втрати змісту конкретних завдань до існуючого статистичного забезпечення та обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення системи національної, регіональної та міської статистики.

Розглянемо для прикладу оцінку одного із завдань: 11.4 «Зменшити негативний вплив забруднюючих речовин, у т.ч. на довкілля міст, шляхом використання інноваційних підходів». Для оцінки реалізації даного завдання передбачено розрахунок індикаторів: 11.4.1. «Обсяг викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин від стаціонарних джерел, % до рівня 2015 року»; 11.4.2. «Сумарний обсяг викидів в атмосферне повітря забруднюючих речовин від стаціонарних джерел, умовно приведений до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, % до рівня 2015 року»; 11.4.3. «Сумарний обсяг викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел, умовно приведений до оксиду вуглецю з урахуванням відносної агресивності основних забруднювачів, % до рівня 2015 року»; 11.4.4. «Кількість міст, в яких середньодобові концентрації основних забруднюючих речовин в атмосферному повітрі перевищують середньодобові гранично допустимі концентрації, одиниць».

Через відсутність деяких даних на регіональному рівні та методики умовного приведення сумарного обсягу викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин до оксиду вуглецю, а також внаслідок зміни у статистичному обліку з 2017 р. розрахунку викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин від пересувних джерел [3], який за 2016 р. більше не проводився, та в силу відсутності еталонних показників середньодобових гранично допустимих концентрацій у містах, нами дещо змінені та адаптовані до існуючих статистичних показників індикатори. Так, було оцінено

індикатори: 11.4.1. (а) «Обсяг викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин від стаціонарних джерел, кг/особу»; 11.4.1. (б) «Обсяг викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин від стаціонарних джерел, % до рівня 2015 року; 11.4.2. Частка викидів оксиду вуглецю в атмосферне повітря від стаціонарних джерел забруднення в загальному обсязі викидів, %»; 11.4.3. «Питома вага міських викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел у загальнорегіональному показнику, %».

За індикатором 11.4.1. (а) у 2016 р. в Україні зафіксовано збільшення обсягів викидів на одну особу, в порівнянні з попереднім на 5,4 кг/особу. Регіональний розподіл за даним показником дозволяє виділити регіони, в яких даний показник значно перевищує загальноукраїнський рівень: Дніпропетровська обл. – 256,9 кг/особу, Донецька обл. – 230,7 кг/особу, Івано-Франківська обл. – 142,2 кг/особу. Для більшості регіонів України властиво зменшення впродовж аналізованого періоду обсягів викидів у атмосферне повітря забруднюючих речовин від стаціонарних джерел, лише для Дніпропетровської, Донецької, Харківської, Київської, Луганської, Сумської та Полтавської областей характерне збільшення обсягів викидів. Це може пояснюватися як наслідком здійснення воєнних дій, збільшенням обсягів виробництва, так і зниженням ефективності екологічних заходів на підприємствах тощо. Тільки детальний аналіз обсягів викидів з урахуванням ефективності екологічних заходів на стаціонарних джерелах дасть змогу пояснити причини зміни обсягів показників.

Індикатор 11.4.1. (б) ми розраховали також лише для атмосферних викидів від стаціонарних джерел. Беручи обсяг викидів у 2015 р. за 100 %, загальноукраїнський показник у 2016 р. збільшився на 7,72%. Лише у Харківській, Луганській, Київській, Хмельницькій, Дніпропетровській областях показники 2016 р. перевищували середньоукраїнські попри тенденцію зниження їх у порівнянні з 2011 р. Зменшили обсяги викидів у атмосферне повітря в 2016 р. Кіровоградська, Запорізька, Миколаївська, Івано-Франківська, Вінницька, Черкаська та Чернівецька області.

Розрахунки питомої частки викидів оксиду вуглецю в атмосферне повітря від стаціонарних джерел забруднення в загальному обсязі викидів (індикатор 11.4.2.) показали, що найбільшу частку оксиду вуглецю у 2016 р. містили викиди таких регіонів, як: Дніпропетровська (42,56%), Запорізька (31,32%), Волинська (29,79%) області – попри

загальноукраїнський показник 26,08 %, який демонстрував тенденцію до зменшення. В той самий час серед регіонів за аналізований період стійкої тенденції до зменшення або збільшення частки оксиду вуглецю не виявлено. Характерним є коливання показника, хоча для 18 регіонів з 27 притаманне нижче значення за середньоукраїнський показник. Така диспропорція пояснюється як технологіями виробництва, так і вживанням заходів щодо очищення викидів у атмосферне повітря.

Щодо розрахунку індикатора 11.4.3. «Питома вага міських викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел у загальнорегіональному показнику, %», то метою було оцінити внесок міст у регіональні викиди в атмосферне повітря. Для аналізу бралися показники окремих міст, наведені у статистичних бюлетенях Держстату. Отримані результати показали, що вітчизняні міста у 2016 р. були головними забруднювачами, на них припадало 79,31% загальноукраїнського показника. Шість високоурбанізованих областей (Запорізька, Івано-Франківська, Київська, Донецька, Дніпропетровська, Луганська) та м. Київ перевищували цей показник, оскільки саме у цих містах розташовані промислові підприємства. Динаміка оцінюваного показника за регіонами показала, що на фоні зниження міських викидів на загальноукраїнському рівні за 2011-2016 рр., окремі області: Тернопільська – збільшила їх більш, ніж удвічі (з 8,3% у 2011 р. – до 20,1% у 2016 р.), Закарпатська – збільшила майже у 2,3 рази (з 10,5% – 24,5% відповідно) (табл. 1). Така тенденція є загрозливою з огляду на розвиненість туристично-рекреаційної сфери у цих регіонах.

Важливим завданням є перевірка нових та старих виробництв на дотримання заходів охорони атмосферного повітря та розробку рекомендацій щодо зменшення викидів з огляду на розвинену рекреаційну діяльність в регіоні. Значні резерви містяться у екологічних податках, які на сьогодні використовуються вкрай неефективно. Кошти екологічного податку розподіляються так: 20% йде до загального фонду бюджету, а 80% – отримують місцеві бюджети. Далі розподіл цих 80% наступний: 25% – територіальним громадам, 55% – обласній раді. Але використання грошей на місцях вкрай неефективне. Наприклад, їх розміщують на депозитах, а не витрачають на збереження та відновлення довкілля [4].

Отже, для реалізації цілі у частині виконання завдання покращення екологічної ситуації та досягнення показників-індикаторів, слід удосконалити статистичний супровід

для врахування обсягів викидів від пересувних джерел та здійснити деталізацію їх за містами.

Таблиця 1

Регіональна диференціація частки міських викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел *

	Питома вага міських викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря від стаціонарних джерел у загальнодержавному показнику, %			
	2011	2015	2016	Відхилення від середньо-українського значення, 2016 **
Україна	87,33	76,98	79,31	
Вінницька	72,7	70,2	65,3	-14,01
Волинська	53,9	27,7	25,53	-53,78
Дніпропетровська	86,7	77,8	82,3	3,02
Донецька ¹	99,3	83,4	87,1	7,78
Житомирська	36,8	16,7	16,1	-63,18
Закарпатська	10,5	45,5	24,5	-54,82
Запорізька	96,8	96,64	96,8	17,46
Івано-Франківська	89,8	88,6	85,9	6,56
Київська	84,8	77,85	85,0	5,72
Кіровоградська	18,4	17,6	21,2	-58,12
Луганська ¹	99,6	84,7	88,2	8,86
Львівська	37,6	42,2	45,2	-34,11
Миколаївська	48,6	48,7	36,0	-43,31
Одеська	62,0	51,7	52,3	-27,04
Полтавська	47,3	53,1	55,5	-23,79
Рівненська	62,6	62,7	60,4	-18,87
Сумська	36,8	38,9	36,9	-42,44
Тернопільська	8,3	10,6	21,1	-58,2
Харківська	79,1	56,4	63,7	-15,64
Херсонська	72,4	60,7	30,9	-48,38
Хмельницька	72,7	48,6	42,4	-36,91
Черкаська	50,8	52,5	45,9	-33,42
Чернівецька	34,2	34,3	33,3	-45,98
Чернігівська	53,1	44,8	49,9	-29,44
м. Київ	100	100	100	20,69

* Джерело: розраховано за даними Державної служби статистики України.

** Фоном позначено регіони, у яких частка міських викидів є нижчою за середньоукраїнський показник.

¹- дані наведено за підконтрольними Україні територіями.

Список літературних джерел

1. Резолюция Генеральной Ассамблеи ООН. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. – 2015, 44 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.un.org/ru/documents/ods.asp?m=A/RES/70/1].
2. Цілі сталого розвитку: Україна. Національна доповідь, 2017. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України, 176 с., С.83-89.
3. Держстат України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2009/ns_rik/ns_u/dvsr_u2008.html.
4. Семерак: екологічний податок в Україні використовується вкрай неефективно. 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/news/2016/11/21/611776/>

Кондратюк С. Я.,

к.е.н., доцент,

заступник завідувача кафедри фінансів

ДВНЗ «Київський національний економічний університет

імені Вадима Гетьмана»

БЮДЖЕТНА АГЛОМЕРАЦІЯ МІСТА Й РАЙОНУ В ОБЛАСТІ

Незмінений досі територіальний устрій в Україні на рівні районів, що був стрижнем комуністичного тоталітарного режиму, визначає бюджетний устрій та функціонує за тодішньою партійною структурою. В сучасній Україні маємо одержавлене місцеве самоврядування на базовому рівні в населених пунктах, а на рівні району й області фактично діє принцип прямого державного управління, всупереч Європейській Хартії місцевого самоврядування [1]. Значною проблемою України є нечіткість меж територіальних громад у межах населених пунктів й сама належність землі державі за межами поселень, тобто населені пункти між собою переважно не мають межі всупереч європейському принципу повсюдності місцевого самоврядування. Тому, найважливішим перетворенням для зміцнення державності є втілення принципу повсюдності місцевого самоврядування в Україні з формуванням реальних територіальних громад, які межують між собою та співпрацюють відповідно до Закону України «Про співробітництво територіальних громад».

В Україні досі повна невідповідність кількості районів у областях і АР Крим європейському критерію NUTS 3 (кількість населення району від 150 тис. до 800 тис. осіб, встановлена рішенням Єврокомісії 2001/0046 від 14.02.2001), водночас практика країн ЄС показує як райони адміністративні з бюджетом, так і райони статистичні без бюджету й районної ради. Зокрема, не мають адміністративних районів Нідерланди, Австрія, Португалія, Ірландія, Данія, Естонія, Латвія і Словенія, а - мають статистичні, тобто вони мають дворівневу систему (область → населений пункт) управління територіями місцевого самоврядування або навіть однорівневу (без області й району) як у Латвії, Кіпрі, Люксембургу і Словенії. Останнє вимагає прийняття Верховною Радою України рішення про ліквідацію 490 районних рад в Україні у зв'язку із добровільним об'єднанням територіальних громад, тобто переведення адміністративних районів в областях і АР Крим з районним бюджетом у райони статистичні без районної ради й бюджету. Адже, вже десятки добровільних об'єднань територіальних громад в Україні майже співпадають із межами району в області (Шумська міська об'єднана територіальна громада в Шумському районі Тернопільської області; Пирятинська міська об'єднана територіальна

громада в Пирятинському районі Полтавської області; Глобинська міська об'єднана територіальна громада у Глобинському районі Полтавської області й т. д.), що свідчить про недоцільність таких й інших районних рад з їх апаратом, тобто союз як добровільне об'єднання територіальних громад поглинуло цей же адміністративний район у області. Тому, мають бути реорганізовані всі районні державні адміністрації як у 490 районах областей, а ліквідовані за Європейською Хартією місцевого самоврядування 10 районних у Києві, 4 районних у Севастополі, так і міські державні адміністрації у Києві й Севастополі.

Бюджетна й адміністративна агломерація міста та району в області як новітнє формування цифрової економіки, пов'язана зі зростаючою інноваційно-інвестиційною роллю міст та їх надпотужних фінансів. Місто-район є агломерацією поселень (понад 40 тис. жителів), де міська рада об'єднаної територіальної громади як єдиний орган влади міста-району має як спільну компетенцію територіальних громад міст, селищ та сіл, так і компетенцію адміністративного району (наприклад, Лиманська об'єднана територіальна громада Донецької області).

Відповідно до подання виконавчого комітету Донецької обласної Ради народних депутатів Президія Верховної Ради Української РСР постановила від 17.10.1988 р. № 6718-XI об'єднати Краснолиманську міську і Краснолиманську районну Ради народних депутатів Донецької області в одну єдину Краснолиманську міську Раду народних депутатів. Краснолиманський район з 01.11.1988 року передано в адміністративне підпорядкування Краснолиманській міській Раді народних депутатів. У липні 2015 року за ініціативою депутатів міської ради створено Краснолиманську (нині – Лиманську) міську об'єднану територіальну громаду, а після місцевих виборів - Лиманську міську Раду Лиманської об'єднаної територіальної громади (ОТГ), тобто місто-район Лиман Донецької області у складі 40 населених пунктів, з людністю 44206 осіб і площею громади — 121 км². На бюджетному фінансуванні Лиманської міської Ради ОТГ як однієї з найбільшої серед об'єднаних громад в Україні перебувають: 22 школи, 23 дошкільних навчальних заклади, центр позашкільної роботи, професійно-технічне училище, медичний коледж, 3 лікарні, 19 фельдшерсько-акушерських пунктів, 11 лікарських амбулаторій, станція швидкої допомоги, 25 метровий басейн, ДЮСШ, 27 спортивних залів, 32 спортмайданчики, 24 клубних заклади, 23 бібліотеки, школа мистецтв, міський народний краєзнавчий музей [2].

Зараз в Україні є 461 міст обласного й районного значення, що мають міські органи влади та органи влади адміністративного району у області, яких утримують

українські платники податків, проте така неефективність в Європейському Союзі неприпустима. Міста обласного значення здатні економічно розвивати поселення приміської території на основі договорів про співробітництво або добровільного об'єднання територіальних громад використовуючи свій надлишок капіталу й ресурсів [3, с.238].

Тому, використання позитивного тридцятирічного досвіду Лиманської міської Ради Лиманської об'єднаної територіальної громади як міста-району Лиман Донецької області практично уможливить таку бюджетну агломерацію в фінансово-правовій площині й посилить партнерську взаємодію між територіальними громадами міст, селищ та сіл в Україні шляхом впровадження міст-районів замість адміністративних районів у областях [4]. Зазначене, раціоналізує використання бюджетних ресурсів, підвищить їх ефективність та прискорить розвиток єдиної проукраїнської території.

Список літературних джерел

1. Бюджетна система України : тренінг-курс : навч. посібник / За заг. ред. В. М. Опаріна ; Академія фінансового управління. – К. : ДНУ АФУ, 2012. – 392с.
2. Офіційний сайт Лиманської міської Ради Лиманської об'єднаної територіальної громади — Режим доступу: <http://krliman.gov.ua/history>.
3. Кондратюк С.Я. Початки фінансової урбанізації в Україні / С.Я. Кондратюк // Проблеми регіоналістики: минуле, сучасне, майбутнє : тези наук.-практ. Інтернет-конф. (3 березня 2017 р.). / Відп. ред. Б. М. Данилишин. — К.: КНЕУ, 2017. — С. 237-238
4. Бюджетна система. Практикум : навч. посіб. / За наук. ред. проф. В. М. Федосова. — К.: КНЕУ, 2015. — 454 с.

Корольок Т.О.,

к.е.н., доцент, доцент кафедри макроекономіки

та державного управління

ДВНЗ «Київський національний економічний

університет імені Вадима Гетьмана»

СВІТОВИЙ ДОСВІД ВПЛИВУ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ НА МІСЦЕВІ ФІНАНСИ

Проведення децентралізації та реформи місцевого самоврядування є одним із завдань уряду, задекларованих у Стратегії «Україна – 2020». На сьогодні криза публічних фінансів, що пов'язана з хронічним дефіцитом державного бюджету та зростанням державного боргу, ускладнює завдання стабілізації економіки у середньостроковій

перспективі. Одним із завдань уряду на шляху підвищення фінансової стійкості економіки, ефективності управління державними фінансами, зміцнення фінансової спроможності органів місцевого самоврядування виступає необхідність проведення реформ державного управління та бюджетної децентралізації.

Децентралізація передбачає передачу частини повноважень та фінансових ресурсів з центру на місцевий рівень влади. Метою децентралізації є відхід від централізованої моделі державного управління, забезпечення спроможності місцевого самоврядування та побудова ефективної системи територіальної організації влади в Україні [5].

Перевагами бюджетної децентралізації є підвищення якості надання суспільних благ, стимулювання бюджетної конкуренції та активізація місцевих органів щодо пошуку джерел наповнення бюджету, зростання ефективності управління видатками, забезпечення сталого розвитку територіальних громад. Поряд з цим існують ризики поглиблення диференціації розвитку регіонів, зростання корупції в умовах низького рівня політичної конкуренції, ускладнення виконання стабілізаційної функції державою.

Вибір моделі фінансової децентралізації залежить від державного устрою країни і кожна з них характеризується своїми специфічними особливостями [2]. Для американської моделі характерними ознаками виступають широка самостійність штатів у вирішенні внутрішніх проблем, відсутність системи горизонтального часткового розподілу доходів. Канадська модель схожа з американською, проте виступає більш соціально орієнтованою: провінції приймають закони з усіх регіональних і місцевих питань, самостійно визначають особливості податкової політики, проводиться політика вирівнювання соціально-економічних умов життя населення, трансферти виділяються за умов відставання фінансової забезпеченості провінції від середнього рівня по країні. Німецька модель бюджетної децентралізації побудована за принципом централізованого розподілу фінансових ресурсів «центр-регіон-місцева влада». Політика вирівнювання полягає у розподілі загальних податкових надходжень між усіма рівнями влади, тобто фінансові ресурси перерозподіляються через федеральний бюджет економічно відсталим землям, що, з іншого боку, дестимулює розвинуті регіони зміцнювати свій податковий потенціал. Дохідну частину місцевих бюджетів складають промисловий, поземельний, споживчий, частина прибуткового податку та податку з обороту.

Основні засади організації місцевих фінансів у країнах ЄС закріплені у Європейській хартії місцевого самоврядування [4]. Вони полягають у закріпленні права в межах національної економіки на власні фінансові ресурси, якими можуть вільно розпоряджатися; у відповідності обсягу фінансових ресурсів повноваженням органів місцевого самоврядування; наданні можливостей встановлювати окремі місцеві податки та збори, а також визначати розміри податкових ставок; запровадженні процедур бюджетного вирівнювання задля забезпечення рівномірного розвитку територій; забезпеченні доступу місцевої влади до національного ринку капіталу тощо.

Українська модель бюджетної децентралізації досить схожа з її особливостями у Франції та Польщі. У Польщі органам місцевого самоврядування гарантується частка в публічних доходах відповідно до покладених завдань, а їх обсяг може бути змінений одночасно із внесенням змін до класифікацій публічних доходів [3, с. 142]. До дохідної частини місцевого бюджету відносяться власні податкові (податок на нерухомість, сільськогосподарський податок, з транспортних засобів, на спадщину, лісовий та ін.) і неподаткові надходження, загальні субвенції та дотації з держбюджету. Водночас встановлення розміру місцевих податків та зборів здійснюється в межах, визначених законодавством. Нагляд за місцевими фінансами покладається на регіональні рахункові палати.

У Франції органи місцевого самоврядування уповноважені самостійно визначати ставки податків в межах законодавства. Основним джерелом доходів бюджету муніципалітетів виступають такі закріплені податки як земельний, місцевий збір на освоєння надр, територіальний економічний податок з підприємств; до місцевих відносяться податок на прибирання території, збір на встановлення електроосвітлення та ін. [1, с. 58]. Водночас місцеві бюджети понад 60% залежать від державних дотацій та субсидій. Місцева влада має право брати позики для фінансування капітальних видатків місцевих бюджетів.

Зважаючи на сучасні політичні та економічні умови розвитку України, цікавим є досвід фіскальної децентралізації Бельгії [2]. Не зважаючи на те, що регіони мають свої податки і ставки з регулюючих податків, понад 90% бюджетних витрат в регіонах фінансується федеральним урядом (політика фінансового вирівнювання), що пов'язано із сепаратистськими настроями і загрозою розпаду країни.

Залежно від особливостей бюджетної децентралізації, організації та регулювання міжбюджетних відносин, взаємодії та розподілу повноважень між центральною та субнаціональною владою, країни можна згрупувати у чотири блоки [2]:

- 1) характеризуються значним рівнем самостійності регіональної і місцевої влади, широкими податковими повноваженнями (Австралія, Канада, США, Великобританія, Японія);
- 2) країни з особливо великою часткою участі місцевої влади у фінансуванні соціальних видатків (Данія, Норвегія, Швеція, Фінляндія);
- 3) відрізняються високим ступенем автономності бюджетів різного рівня у поєднанні з розвиненою системою їх співробітництва (Австрія, Німеччина, Швейцарія);
- 4) характеризуються значною фінансовою залежністю регіонів від центрального бюджету (Бельгія, Франція, Греція, Італія, Нідерланди, Португалія, Іспанія).

Так, у Швеції та Данії частка місцевих видатків у публічних видатках складає понад 50%. Високим ступенем децентралізації (частка місцевих бюджетів у ВВП більше 15%) відрізняються Швеція, Данія, Нідерланди, Італія; середнім (частка місцевих бюджетів у ВВП складає 10-15%) – Польща, Велика Британія, Угорщина, Франція; низьким (частка місцевих бюджетів у ВВП нижче 10%) – Словаччина, Литва, Естонія, Греція [3, с. 130].

Як показує дослідження, процес фіскальної децентралізації у країнах світу відбувався еволюційним шляхом передачі функцій від центральної до місцевої влади, відповідно розширення її повноважень та бюджетних можливостей, трансформації вертикальних взаємовідносин державних органів у горизонтальну площину. Кожна модель фіскальної децентралізації характеризується своїми особливостями щодо регулювання міжбюджетних відносин, ступенем концентрації доходів центральної влади, самостійністю місцевої влади. Місцеві бюджети формуються за рахунок місцевих податків і зборів, державних трансфертів, позик, доходів від муніципальної власності. Обсяг державної допомоги залежить від фіскального потенціалу країни та соціально-економічного розвитку окремих територій.

Бюджетна децентралізація виступає як один із шляхів підвищення ефективності управління фінансовими ресурсами та використання об'єктів комунальної власності, мотивації та політичної відповідальності місцевої влади, забезпечення публічності надання суспільних послуг шляхом постійних комунікацій місцевої влади та громад,

стимулювання інвестиційної діяльності та розвитку публічно-приватного партнерства, вирішення проблем безробіття та соціального зубожіння.

Як показали перші результати політики децентралізації в Україні, органи місцевого самоврядування виявились не готовими реалізовувати завдання, поставлені перед ними, що пов'язано із фінансовими обмеженнями. На сьогодні бюджетні кошти послідовно перерозподіляються з центрального рівня на місцевий, доходячи в останню чергу до селищ та сіл. А тому постає завдання об'єднання територіальних громад, що прирівнюються Бюджетним кодексом до міст обласного значення, які можуть отримувати безпосередньо трансферти з центрального бюджету.

Реформуючи українську бюджетну систему, варто враховувати національні інституціональні особливості. Задля підвищення фінансової спроможності місцевого управління необхідно: стимулювати процес об'єднання територіальних громад, забезпечити перерозподіл фінансових ресурсів на користь місцевих бюджетів, підвищити частку місцевих податків і зборів у структурі доходів місцевих бюджетів, удосконалити адміністрування ПДВ та майнового податку, забезпечити оптимальний розподіл бюджетних повноважень між органами державної влади, підвищити прозорість і відповідальність в управлінні державними фінансами, стимулювати розвиток підприємництва та фінансового сектору. Водночас зростання фінансової самостійності місцевих органів влади може негативно впливати на фіскальну дисципліну та збалансованість державного бюджету, що вимагає координації фінансової політики різних рівнів влади та дотримання органами місцевого самоврядування визначених бюджетних правил.

Список літературних джерел

1. Возняк Г.В. Бюджетна децентралізація: європейський досвід та перспективи для України / Г.В. Возняк // Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України. - 2016. - Вип. 3. - С. 56-62.
2. Деркач М.І. Моделі фіскальної децентралізації країн світу / М.І. Деркач // Вісник Дніпропетровського університету. Серія "Економіка". – 2012. – Вип. 6(3) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vestnikdnu.com.ua/archive/201263/3-10.html>

3. Децентралізація публічної влади: досвід європейських країн та перспективи України / [Бориславська О. М., Заверуха І. Б., Школик А. М. та ін.]; Центр політико-правових реформ. – К., Москаленко О. М., 2012. – 212 с.

4. Європейська хартія місцевого самоврядування / Міжнародний документ 994_036 від 15.10.1985 р. із змінами та доповненнями від 16.11.2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_036

5. Стратегія сталого розвитку «Україна-2020» / Схвалено Указом Президента України від 12 січня 2015 року № 5/2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>

Орлова Н.С.,

д.н.держ.упр., професор кафедри управління
Київський університет імені Бориса Грінченка

СТАЛИЙ РОЗВИТОК РЕГІОНІВ ТА МІСТ УКРАЇНИ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

Україна здійснила низку важливих кроків на шляху до нової якості відносин між державою та суспільством в умовах функціонування інститутів. Децентралізація є базисом реформ державного управління, а територіальні об'єднання та фіскальна децентралізація стали двигунами трансформації. З 2015 р. реформи в Україні просувалися через інститути центрального рівня, в тому числі через упровадження електронного врядування та прийняття парламентської стратегії реформ, а також у цілому ряді галузей, зокрема в секторах охорони здоров'я та в інфраструктурному, на місцевому та регіональному рівнях [1].

Пріоритети реформування територіальної організації влади на засадах децентралізації визначено в основних чинних документах стратегічного характеру – Стратегії сталого розвитку “Україна – 2020”, схваленій Указом Президента України від 12 січня 2015 р. [2], та Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року, затвердженій Постановою Кабінету Міністрів України від 6 серпня 2014 р.. Концептуальні засади реформи встановлено Концепцією реформування місцевого самоврядування та

територіальної організації влади України (схваленою Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 1 квітня 2014 р.).

Започатковано реформу системи управління державними фінансами, що дасть змогу запобігти виникненню кризи у майбутньому. Зміни, що були внесені до податкового та бюджетного законодавства в зв'язку з проведенням децентралізації влади в Україні, визначили успішну фінансову основу діяльності органів місцевого самоврядування. У 2016 р. власні доходи місцевих бюджетів збільшилися на 41,7% порівняно з 2015 р., а їх частка у загальних доходах зведеного бюджету – з 18,5 до 21,8%.

Урядом схвалено Стратегію реформування державного управління на 2016 - 2020 рр. Саме її реалізація є запорукою успішного проведення структурних реформ у всіх сферах суспільного життя. Наголос поставлено на розвитку інституційної та кадрової спроможності регіональних місцевих органів влади (особливо територіальних громад, що об'єдналися нещодавно) в зв'язку з реформою децентралізації для вдосконалення планування, що базується на правах людини та гендерній рівності, бюджетуванні та реалізації регіональних і місцевих програм на засадах аналізу потреб і широкої участі інклюзивних механізмів прийняття рішень [3].

Рамкова програма партнерства між урядом України та Організацією об'єднаних націй на 2018-2022 рр. визначила такі пріоритетні напрями взаємодії: гуманітарне реагування, зокрема щодо регіонів, постраждалих від конфлікту та найбільш уразливих внутрішньо переміщених осіб; відновлення, стабілізація і відбудова на сході України та в інших постраждалих регіонах; довгострокові загальнонаціональні реформи врядування, спрямовані на підтримку і зміцнення соціальної стабільності та демократичного врядування.

В умовах реалізації цілей сталого розвитку Україною визначено основні індикатори сталого розвитку міст і громад: забезпечення доступності житла; забезпечення розвитку поселень і територій виключно на засадах комплексного планування та управління за участю громадськості; забезпечення збереження культурної і природної спадщини із залученням приватного сектору; забезпечення своєчасного оповіщення населення про надзвичайні ситуації з використанням інноваційних технологій; зменшення негативного впливу забруднюючих речовин, у т. ч. на довкілля міст, шляхом використання

інноваційних технологій; забезпечення розробки і реалізації стратегій місцевого розвитку, спрямованих на економічне зростання, створення робочих місць, розвиток туризму, рекреації, місцевої культури і виробництво місцевої продукції [4].

Несприятливі умови середовища існування у містах зумовлені відсутністю системного підходу до розвитку міст через брак сучасних генеральних планів розвитку міста та недостатнє фінансування. Внаслідок відсутності системного підходу розвиток комунальної, соціальної, транспортно-шляхової, торговельної та побутової інфраструктури відбувається хаотично, що призводить до невідповідності інфраструктури міста зростаючим потребам громади.

Уряд, органи місцевого самоврядування та приватні організації повинні розуміти вплив і ріст урбанізації та виявити майбутні виклики, які виникнуть внаслідок розширення міста: наявність та відновлюваність ресурсів, санітарія, мобільність, енергетична забезпеченість. У цьому сенсі наслідки урбанізації можуть бути різноманітні та численні, і містам доведеться розгортати нові ініціативи, щоб стати більш зеленими, більш стійкими та більш ефективними. Такий сценарій передбачає великий попит на розумні рішення в межах міста шляхом інвестування в інфраструктуру, необхідну для здійснення цієї трансформації.

Забезпечення сталого розвитку міст, поселень та громад як сприятливих середовищ проживання вимагатиме перенесення акценту з адміністративно затверджуваних планів на стратегії територіального розвитку. Фінансування реалізації завдань стратегії за рахунок коштів державного та місцевих бюджетів має відбуватися на основі затверджених рішеннями рад відповідних рівнів генеральних планів розвитку населених пунктів і територій [5].

Стратегії розвитку на локальному рівні мають бути сформовані з дотриманням принципів відкритості, інклюзивності та наукової обґрунтованості з одночасним впровадженням системи показників для подальшого моніторингу та громадського контролю у процесі реалізації.

Список літературних джерел

1. Власюк О. С. Національна безпека України: еволюція проблем внутрішньої політики : Вибр. наук. праці / О. С. Власюк. – К. : НІСД, 2016. – 528 с.
2. Про Стратегію сталого розвитку “Україна – 2020” : Указ Президента України від 12.01.2015 р. № 5/2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>
3. Середньостроковий план пріоритетних дій Уряду на період до 2020 року [Електронний ресурс] / Єдиний Веб-портал органів виконавчої влади «Урядовий портал». – Електрон. текст.дані. – Режим доступу: www.kmu.gov.ua/document/249935963/R0275.doc – Дата останнього доступу: 27.11.2017. – Назва з екрану.
4. Орлова, Н.С. Державна регіональна політики України в умовах реформування / Н.С. Орлова // Проблеми та перспективи розвитку державного управління в умовах реформування: кол. монографія / за заг. ред. Чечель А.О., Хлобистов Є.В. – Бельско-Бяла (Польща): Вища школа економіки та гуманітаристики, 2017. – С.188-200.
5. Офіційний сайт Цілі сталого розвитку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.un.org.ua/ua/tsili-rozvytku-tysiacholittia/tsili-staloho-rozvytku>

Патицька Х.О.,

М.Н.С.

ДУ «Інститут регіональних досліджень
імені М.І. Долишнього НАН України»

**РОЗВИТОК МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ
СПІВРОБІТНИЦТВА МІСТ ТА ПРИМІСЬКИХ СІЛ В УМОВАХ РЕФОРМИ
МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ**

Процеси реформування адміністративно-територіального устрою, зокрема в частині створення ОТГ на основі укрупнення громад, супроводжуються низкою складних проблем. Серед них – відмова від об’єднання приміських сільських громад з міськими (йдеться, насамперед, про міста обласного значення), які значно переважають за кількістю

жителів, через загрозу «вилучення» управлінських повноважень та фінансових ресурсів з сіл-периферії до міста-центру.

Одним з напрямів розвитку міст як центрів «економічного зростання» в умовах реформи місцевого самоврядування є використання потенціалу міських агломерацій, які фактично існують в Україні, проте, не визначені на законодавчому рівні. Прийняття Закону про міські агломерації дозволило б вирішити ці проблеми. Згідно з Проектом Закону про міські агломерації [1], міська агломерація є формою багатоцільового співробітництва територіальної громади міста-центру агломерації та територіальних громад сіл, селищ, міст, що розташовані в зоні впливу міста-центру агломерації та мають інтенсивні господарські, трудові, культурно-побутові зв'язки з містом-центром агломерації, з метою спільної реалізації окремих функцій місцевого самоврядування. Центром міської агломерації виступає населений пункт, віднесений до категорії міст, що має передумови для виконання функцій адміністративного центру міської агломерації, тобто мова йде про можливість формування міської агломерації не лише навколо міст-обласних центрів, а й навколо інших розвинених міст. Для прикладу, у Карпатському регіоні такими містами є Дрогобич, Самбір, Стрий, Хуст, Червоноград, Чоп, Яремче тощо. При цьому, в результаті децентралізаційних процесів такі міста отримали значний поштовх в економічному розвитку і сьогодні характеризуються найвищими показниками власних доходів на одну особу в регіоні (рис. 1).

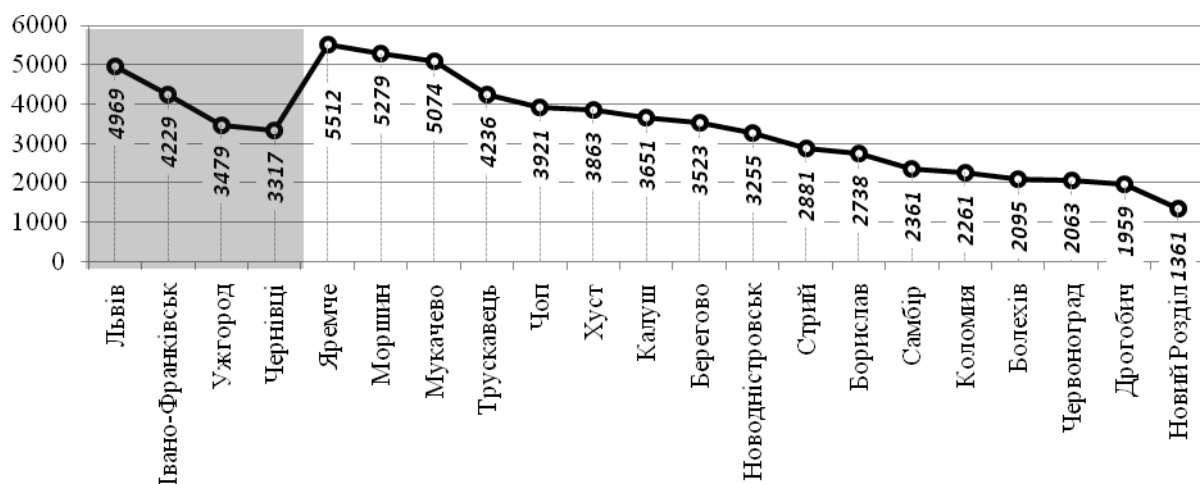


Рис. 1. Обсяги власних доходів на одну особу бюджетів міст Карпатського регіону, грн. на особу. [2]

При формуванні міської агломерації сторонами підписується відповідний договір і формується Рада агломерації та виконавчі органи. Фінансування діяльності зазначених органів здійснюється з кошторису міської агломерації за рахунок коштів відповідних місцевих бюджетів учасників міської агломерації, державного бюджету та міжнародної технічної та фінансової допомоги, кредитних ресурсів та інших не заборонених законодавством джерел. Порядок розрахунку розміру фінансової участі кожної громади в міській агломерації визначається договором про участь.

Це дозволяє забезпечити співробітництво територіальних громад навколо міста без формування ОТГ, чого побоюються представники сільських громад. Формується відповідний бюджет та забезпечується співробітництво громад на основі договору, Закону України «Про співробітництво територіальних громад», Закону України «Про місцеве самоврядування» та закону про міські агломерації поза бюджетами відповідних територіальних громад, які утворили агломерацію.

Практична імплементація такого підходу сприятиме налагодженню співробітництва міст і приміських сіл та селищ за такими напрямками:

- спільне планування розвитку території;
- вироблення спільних стратегій щодо поводження з твердими побутовими відходами в напрямку спільного використання існуючих полігонів та їх рекультивації, а також спільного використання (в майбутньому) сміттєпереробного комплексу;
- розширення міської мережі водопостачання та водовідведення;
- формування спільної транспортної мережі на міських, міжміських та районних маршрутах – для кращого задоволення потреб щоденної маятникової міграції населення.

Реалізації цих чотирьох напрямів потенційного співробітництва в межах агломерації мало б передувати узгодження інтересів громад у сфері стратегічного планування та формування елементів спільної інвестиційної політики.

Список літературних джерел

1. Проект Закону про міські агломерації №6743 від 17.07.2017 р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62318.
2. www.minfin.gov.ua. – Офіційний сайт Міністерства фінансів України.

Приходченко Т. А.,

к.е.н., доцент, докторант кафедри

регіоналістики і туризму,

Київський національний економічний університет імені

Вадима Гетьмана

СУЧАСНІ УКРАЇНСЬКІ УРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ВЛАДИ

Сучасні урбанізаційні процеси характеризуються новими просторовими особливостями, які відображаються в зміні ролі та функцій міських поселень, впливають на життєдіяльність людини в містах та поза ними. На початку ХХІ ст. в Україні видозмінюються форми просторової організації урбанізованого розселення: відбувається еволюційний перехід від точкової (місто, селище міського типу) до ареальної урбанізації (міські агломерації, лінійні форми міського розселення, метрополії тощо), що супроводжуються структурними змінами міського середовища та суттєво впливають на регіональний розвиток шляхом поширення міського способу життя на сільську місцевість (урбанізація) та приміську зону (субурбанізація), формують центр-периферійні відносини та поглиблюють соціально-економічні диспропорції. Характерними рисами сучасного процесу урбанізації є зосередження більшості міського населення у великих містах. Щорічний притік населення до столиці та регіональних центрів призводить до надмірної концентрації населення в них, подорожчання вартості житла та ускладнення соціальної й екологічної ситуації, що спричиняє явище субурбанізації (формування компактних котеджних поселень міських мешканців на приміській території). Зростання частки столичного населення та населення регіональних центрів ускладнюється зростанням соціальних протиріч, поляризує якість життя населення великих міст та прилеглих територій. Крім того, підвищення ролі та значення регіональних центрів у розвитку регіонів є своєрідною відповіддю системи розселення на процеси глобалізації.

Оцінювання та прогнозування перебігу урбанізаційних процесів у регіонах України є важливими завданнями підвищення ефективності просторового планування, особливо в контексті децентралізації влади та реформи місцевого самоврядування. Зумовлені децентралізацією нові функції, повноваження, можливості, бар'єри соціально-

економічного розвитку міст – центрів об'єднаних територіальних громад (ОТГ) слід розглядати комплексно із низкою інших державних реформ (соціальною, медичною, освітньою, житловою, земельною тощо).

Україна належить до високо урбанізованих держав світу, рівень урбанізації становить 69% (станом на 2016 р., без урахування тимчасово окупованої території АР Крим і м. Севастополя), однак її рівень значно диференційований за регіонами, що зумовлено історичними, геополітичними, соціально-економічними, глобалізаційними чинниками. Стрімкий ріст урбанізованих поселень розпочався в Україні з 1990 р., а зниження темпів приросту міського населення, особливо в малих містах та селищах міського типу, відбувалося на фоні скорочення сільського населення, яке згодом мігрувало до міст, а також зменшення відтоку населення з сільської місцевості до міст унаслідок активної трудової міграції за кордон. Чисельність сільського населення в Україні продовжує постійно зменшуватись, як і кількість сіл (станом на 1 січня 2017 р. їх налічується 28377, у 1900 р. – 28804). До вищенаведених чинників урбанізації у 2014 р. долучилися військово-політичні події, загострення економічної ситуації та стрімка (галопуюча) депопуляція населення. За таких умов динаміка урбанізаційних процесів дещо сповільнилася та набула нестабільних ознак. Серед регіонів України найбільша кількість міст зосереджена в Донецькій (52), Львівській (44), Луганській (37), Київській (27) областях. При цьому частка міських поселень вказаних областей у загальній кількості міст України становить: у Донецькій області – 11,3%; Львівській – 9,6%; Луганській – 8,1%; Київській – 5,9%. Найменша кількість міст знаходиться в Херсонській (9), Волинській, Закарпатській, Рівненській, Чернівецькій областях (по 11 у кожній). Найбільш урбанізованою частиною України є Схід та окремі центральні області, так звані «райони першої промислової урбанізації», а найменш урбанізованими є аграрно-індустріальні Західні та Південні області. На тлі зростаючої динаміки рівня загальної урбанізації в Україні, відчутно проявляється скорочення кількості міського населення у найбільших містах України, окрім м. Києва, зокрема прискорена депопуляція в м. Дніпро, яке втратило статус міста-мільйонника. Незначна позитивна динаміка урбанізаційних процесів в Україні є наслідком не лише зростання абсолютної чисельності мешканців існуючих міст, а й переведенням до категорії міст низки населених пунктів з інших

категорій. Міська система України станом на 1 січня 2017 р. представлена 460 містами, 885 селищами міського типу. Міста за чисельністю населення поділяються на три міста-мільйонники (понад 1 млн. осіб: Київ, Харків, Одеса), п'ять дуже великих міст (500-1000 тис. осіб), 20 великих міст (100-500 тис. осіб), 44 середніх (50-100 тис. осіб), 388 малих міст (до 50 тис. осіб). Найбільша частка міського населення України (близько 33%) проживає в малих містах, близько 27% – у великих містах, і лише 16% – припадає на міста-мільйонники. Внаслідок окупації АР Крим та окремих районів Донецької та Луганської областей в Україні з 45 економічних центрів залишилось 28. Середні та малі міста за умови ефективної фінансової децентралізації зможуть активізувати економічний розвиток регіонів шляхом комплексного підходу до розбудови інфраструктури – транспортної, телекомунікаційної, освітньої, наукової, підприємницької та інвестиційної, створення сприятливого середовища для проживання населення. Отже, визначальними тенденціями урбанізації в Україні є: динамічне зростання рівня урбанізації на фоні загального скорочення кількості населення країни, в тому числі міського; зосередження основної маси міського населення в 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. Тому подальший соціально-економічний розвиток міст-обласних центрів, міст обласного значення та інших міст потребує узгодженої реалізації секторальної політики з просторовим та стратегічним плануванням. Окрему позицію серед цієї сукупності міст повинні займати міські агломерації.

Сучасний етап урбанізації в Україні характеризується розвитком субурбанізаційних зон та інтенсифікацією агломераційних процесів з необхідністю посилення міжмуніципального співробітництва для вирішення складних завдань просторового планування та управління. У Державній стратегії регіонального розвитку на період до 2020 р. сфокусовано увагу на міських агломераціях як можливих «точок економічного зростання», а також обґрунтовано необхідність поширення позитивного впливу великих міст на навколишні території, хоча законодавчої позиції щодо тлумачення поняття «міська агломерація» та форм управління нею досі не розроблено, що спричиняє правові та

містобудівні колізії. Отже, міські агломерації існують як планувальні містобудівні одиниці, однак не як самостійні суб'єкти здійснення міської політики та адміністративно-територіальні чи нормативно-правові утворення. В Україні налічується 16 міських агломерацій: Київська, Харківська, Дніпровська, Одеська, Криворізька, Львівська, Чернівецька, Вінницька, Івано-Франківська, Краматорська, Тернопільська, Хмельницька, Херсонська, Закарпатська (Ужгородсько-Мукачівська), Кременчуцька, Нікопольська. Моноцентричні агломерації (Київська, Харківська, Одеська, Львівська) розвинулися внаслідок активізації розвитку машинобудування, електротехніки та електроніки, транспорту та інших видів діяльності. Поліцентричні агломерації утворилися внаслідок розвитку гірничодобувної промисловості і металургії (Донецьк-Макіївка, Горлівка-Єнакієве, Дніпро-Кам'янське тощо).

Вагомою проблемою, яка виникла при здійсненні децентралізації та стосується формування ОТГ, центрами яких можуть бути міста, залишається утворення повноцінних місько-сільських територіальних громад у географічній близькості до міст обласного значення (до яких належать великі, середні міста). Так, у «Методиці формування спроможних територіальних громад», затвердженій постановою КМУ від 8 квітня 2015 р. (№214), констатується: «Формування спроможних територіальних громад здійснюється в такій послідовності: визначення потенційними адміністративними центрами міст обласного значення та населених пунктів, що мають статус районних центрів, та зон їх доступності». На практиці ж міста обласного значення виключено з процесу об'єднання через позицію ЦВК, яка вважає, що для утворення ОТГ навколо міста обласного значення перед цим мають бути змінені межі району, який оточує дане місто. Безперечно навколо міста є межі сільрад, і міська територіальна громада межує безпосередньо з сільськими територіальними громадами. За умов збереження такої норми формування «точок зростання» та підвищення впливу міст на навколишні сільські території, як визначено у ДСРР, є утрудненим завданням. Правову колізію було вирішено 9 лютого 2017 р. прийняттям ВРУ у другому читанні та в цілому проекту Закону України №4772 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо добровільного приєднання територіальних громад)», підписаний 17 березня 2017 р. Президентом України. Це стимулювало формування нових ОТГ, усуненню протиріч з ЦВК. Однак через скасування

поправки до даного законопроекту не врегульовано питання розвитку обласних центрів та міст обласного значення. За поправкою передбачалося надання містам статусу ОТГ; довколишнім сільським радам – права приєднуватися до міст обласного значення за спрощеною процедурою: без необхідності проведення в місті виборів голови та депутатів. Довибори депутатів до міської ради потрібні будуть лише на території тих рад, які приєдналися до міст обласного значення. Проблему формування ОТГ на території суміжних районів покликаний вирішити Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей добровільного об'єднання територіальних громад, розташованих на територіях суміжних районів» (прийнятий ВРУ 14.03.2017 р., підписаний Президентом України 13.04.2017 р.). Законом передбачається, якщо до складу ОТГ увійшло село, розташоване на території суміжного району, розширенню підлягають кордони району, на території якого знаходиться адміністративний центр створеної ОТГ. Але якщо центр громади – місто республіканського або обласного значення, зміни меж районів не відбудеться. Сподіваємось, що ЦВК більше не матиме юридичних підстав не призначати вибори у разі входження територіальної громади, розташованої на території суміжного району, до складу ОТГ, адміністративний центр якої знаходиться в межах іншого району та в разі добровільного об'єднання територіальної громади міста обласного значення із територіальними громадами інших сіл, селищ, міст без внесення змін до меж відповідних районів. Однак остаточно питання щодо міст обласного значення та формування навколо них територіальних громад покликане вирішити прийняття законопроекту «Про внесення змін до Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад» щодо добровільного приєднання територіальних громад сіл, селищ до територіальних громад міст обласного значення» (№6466), зареєстрований у ВРУ 18 травня 2017 р. Проект Закону спрямований на розблокування процесу укрупнення територіальних громад навколо міст обласного значення. Завданнями проекту Закону є порівняння територіальних громад міст обласного значення до ОТГ для застосування ними процедури добровільного приєднання. Прийняття зазначеного законопроекту дозволить значно активізувати процес добровільного приєднання до територіальних громад міст обласного значення інших територіальних громад, що значно розблокує

процеси децентралізації у регіонах та сприятиме місцевому розвитку. Особливо це стосується столичного регіону, в якому процес децентралізації зазнає суттєвих перешкод.

Руденко А. Ф.,

к.політ.н., м.н.с.

Національний інститут стратегічних досліджень

ПАРТІЙНЕ БУДІВНИЦТВО ЯК ФОРМА ПОЛІТИЧНОЇ АКТИВНОСТІ МІСЬКОГО НАСЕЛЕННЯ В УКРАЇНІ

Політичні партії є важливим елементом громадянського суспільства, особлива роль яких полягає у реалізації свободи політичної діяльності громадян держави, здійснення їх права на участь в управлінні державними справами.

Політичні партії в Україні, згідно з Законом України «Про політичні партії» [2], створюються і діють тільки із всеукраїнським статусом (ст. 3) прихильниками певної загальнонаціональної програми суспільного розвитку (ст. 2). Однак, політичні організації виникають також як продукт громадської ініціативи на місцях, що мають на меті вирішувати конкретні проблеми міста, захищати інтереси місцевої громади, та не претендують на всеукраїнський масштаб політичної діяльності. Особливо це актуальним є в умовах реформи децентралізації, яка наразі триває.

Мета – визначити специфіку партійного будівництва як форми політичної активності міського населення в Україні.

Політичні організації покликані виконувати роль посередника у суспільстві. Вони борються із виявами політичної апатії громадян, прагнуть перебороти політичне неучаство значного загалу населення, формують політичну культуру громадян, визначають і формують систему цінностей, що відбиває волю безлічі соціальних структур, з яких складається населення країни [3, с.18].

Станом на 18.01.2017 року в Україні зареєстровано 352 політичні партії [1]. Але пересічний громадянин може назвати десь десяток відомих йому назв політичних сил. Серед причин – те, що нерідко на практиці, деякі політичні партії активні лише в межах певного регіону, міста.

Наприклад, у Вінниці на місцевих виборах перемагають не всеукраїнські політичні проекти, а команда экс-мера Вінниці В. Гройсмана, що успішно реалізовувала реформи е-

Governance, – у 2010 р. у складі політичної партії «Совість України», у 2015 р. – партії «Вінницька Європейська Стратегія».

В Україні, згідно з даними Державної реєстраційної служби, політичні партії зареєстровані у 32 містах України та 10 селах та селищах міського типу, що, у свою чергу, є особливістю, бо більшість з них були створені за останні три роки, що пов'язується із впровадженням реформи децентралізації та ростом політичної активності на місцях. Для більшості політичних сил центром є Київ (281). 16 партійних організацій утворено в обласних центрах, серед яких лідерами за кількістю зареєстрованих партій є Одеса (10) та Дніпро (7).

Політичні партії є породженням і частиною громадянського суспільства [3, с.18]. Особливістю активності міського населення в Україні в партієбудівництві є їх вузька спрямованість на захист інтересів місцевих громад («КМКС» Партія угорців України (Ужгород), Демократична партія угорців України (Берегово), «Партія поляків України» (Київ), «Кияни передусім!», «Ми – кияни!» (Київ) чи соціальних груп («Українська морська партія» (Одеса), «Діти війни «Народна партія Україна» (Слов'янськ), «Воїни АТО» (Київ).

Нерідко, політичні партії на місцях трансформуються з активно та успішно діючої громадської організації («Сила людей» (Київ), «Самопоміч» (Львів).

У цілому, в Україні не є розвинутим партієбудівництво на місцях. 79,8% політичних партій зареєстровані у Києві, та більшість не має партійних осередків в містах України. А ті, що мають, діють згідно з лінією партії, розглядаючи місцеві проблеми, як засіб, а на мету.

На жаль, за умов сьогодення громадяни України ще не подолали стереотипів, які залишилися від командно-адміністративної системи, а навпаки, прагнуть патерналістського опікування з боку держави, політичних інститутів. Громадянин України повинен бути орієнтований на активну творчу участь в управлінні суспільними і державними справами, в тому числі через участь у політичних партіях. Останні є тим елементом громадянського суспільства, який може об'єднати приватні інтереси громадян та консолідувати суспільство, адже політичні партії народжуються в надрах громадянського суспільства як рефлекторна «відповідь» громадян, спрямована на задоволення своїх потреб шляхом використання органів державної влади [3, с.21].

Можливо, реформа децентралізації влади в Україні буде сприяти активізації боротьби за владу та контролю за нею «знизу».

За умови заволодіння державною владою політична партія може об'єднати приватні інтереси громадян, соціальних верств, зацікавлених груп у загальний політичний інтерес та спрямувати свою діяльність на вирішення дійсно важливих проблем для громади. Вони є найважливішою передумовою формування органів державної влади і певною мірою забезпечують прозорість як формування органів місцевого самоврядування, так і їх функціонування.

Список літературних джерел

1. Політичні партії [Електронний ресурс] // Департамент державної реєстрації та нотаріату. — Режим доступу: http://ddr.minjust.gov.ua/uk/ca9c78cf6b6ee6db5c05f0604acdbdec/politychni_partiyi/
2. Про політичні партії: Закон України від 5.04.2001 року [Електронний ресурс] // Верховна Рада України. Офіційний веб-портал. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2365-14>
3. Мануйлов Є. М. Право громадян на свободу об'єднання в політичні партії: філософський аналіз / Є. М. Мануйлов, М. В. Толочко // Вісник Національного університету «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого». — 2013. — № 5 (19). — С.15-23.

Синютка Н.Г.

к.е.н., ст. викл. кафедри фінансів, Інститут економіки і менеджменту НУ «Львівська політехніка»

Цюрось Д.Г.

студентка гр. ФК-41, Інститут економіки і менеджменту
НУ «Львівська політехніка»

ТЕНДЕНЦІЇ ФІСКАЛЬНОЇ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ НА ПРИКЛАДІ МІСТ ТА ОТГ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Процес формування об'єднаних територіальних громад (ОТГ) та фінансової децентралізації в Україні розпочинався складно і невпевнено, місцеві ради неохоче

об'єднувалися у територіальні громади, оскільки не розуміли принципів існування в ОТГ. Проте сьогодні децентралізація охоплює щораз більшу територію України, місцеві ради активно долучаються до процесу децентралізації, що спричинене можливістю значно розширити свої повноваження та отримати додаткові ресурси для розвитку громади.

Як стверджує Український незалежний центр політичних досліджень, децентралізація спричиняє пожвавлення економічної активності на місцевому рівні, створення у сфері обслуговування робочих місць нового виду, попередньо непритаманних сільській місцевості. Спостерігається також підвищення якості послуг, що створюються на рівні громади, а перевага надається місцевим постачальникам. Розвитку підприємництва сприяє збільшення площі ОТГ. Населені пункти були надмаленькими, що робило бізнес на території тільки одного з них не вигідним. Розвиток також забезпечує залучення членів громади до процесу прийняття та виконання рішень [2].

Проте існують і ризики проведення децентралізації:

- розрив між громадами: у процесі втілення реформи виникає ризик соціально-економічної диференціації на заможні і бідніші громади. Загальна сума державної субвенції для ОТГ залишається у 2017 р. незмінною, а кількість громад, котрі претендують на отримання цих грошей, збільшується. Отже, ті, хто зволікають з об'єднанням, отримуватимуть меншу підтримку.
- Кваліфікація: брак кваліфікації в процесі підготовки управлінців базового рівня заважає їм скористатися новими можливостями і перевагами адміністрування ресурсів.
- Неефективний нагляд: неефективна або відсутня система належного нагляду і контролю над органами місцевого самоврядування в питаннях законності їхньої діяльності та неефективна судова і правоохоронна система формують ризики дискредитації децентралізації в очах громади.
- Недосконале і нестабільне законодавство: постійна зміна правил у процесі втілення реформи підсилює вже існуюче відчуття недовіри громадян.
- Посилення політичних монополій і криміналізація: існує ризик втрати контролю з боку виборців за діяльністю місцевої влади, посилення політичних монополій, котрі контролюють ресурси в громадах [2].

Попри позитивні і негативні сторони децентралізації цей процес не оминув і Львівщини. До проведення реформи загальна кількість рад у Львівській області була 711, з них:

- міських – 44;
- селищних – 34;
- сільських – 633 [1].

З моменту децентралізації повноважень у сфері державної реєстрації у Львівській області на початок 2018 р. в органах місцевого самоврядування діють 109 державних реєстраторів, при районних державних адміністраціях – 51, і акредитовані суб'єкти, які створені на території Львівської області в своєму складі включили – 27 державних реєстраторів. Окрім цього, функціонує ще 376 приватних нотаріусів та 57 державних нотаріусів. Усі вони з 2016 р. наділені функціями державної реєстрації нерухомості та бізнесу [3].

Як бачимо, на Львівщині створені всі умови для проведення процесу децентралізації, що спричиняє позитивні зміни. Станом на 1 січня 2018 р. на території Львівської області вже створено 35 об'єднаних територіальних громад, перспективним планом їх затверджено 84 [3].

На Львівщині найвищі доходи на одного мешканця за 9 місяців 2017 року мав бюджет Тростянецької ОТГ – 2581,1 грн., найнижчі - бюджет Новоміської ОТГ – 439,2 грн. Середній показник надходжень власних доходів на одного жителя по 22-х ОТГ у Львівській області збільшився на 638 грн та склав 1461,1 грн.

Найвищий рівень дотаційності виявився у Новоміської ОТГ – 52%, бездотаційною виявилася тільки одна ОТГ - Новокалінівська, найнижчий рівень дотаційності також у Мостиської ОТГ – 4,3% [1].

По тих громадах, які вже діють другий рік, за перше півріччя 2017 виконані бюджети. Проте певні труднощі з виконання місцевих бюджетів залишаються. Потрібно залучати нові бізнес-структури до своєї юрисдикції, проводити роботу щодо легалізації заробітної плати, господарської діяльності тощо [3].

Отже, фінансова спроможність ОТГ на Львівщині є різноманітною. Це залежить від їхньої діяльності в сфері нарощення власних доходів, використання прихованих резервів, а також залучення зовнішніх інвестицій. Не менш важливим є і професіоналізм та кваліфікація працівників міських рад, які можуть забезпечити не тільки мобілізацію додаткових ресурсів, але й ефективно їх використання.

Як бачимо, картина процесу децентралізації є неоднозначною, існують як позитивні сторони, так і ризики. Проте Україна, а зокрема і Львівська область, впевнено йде до

поставленої мети. Закінчити проведення децентралізації планують вже у 2019 р. На нашу думку та зважаючи на досвід зарубіжних країн (Польща йшла до 12 років, Швеція – 20), процес об'єднання триватиме й після формування повної карти ОТГ.

Список літературних джерел

1. Державний сайт України «Децентралізація в Україні» [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://decentralization.gov.ua/>
2. Децентралізація в Україні: досягнення надії і побоювання, 08'2017 [Електронний ресурс]: за даними Українського незалежного центру політичних досліджень.- Режим доступу: http://www.international-alert.org/sites/default/files/Ukraine_Decentralisation_UK_2017.pdf
3. Офіційний сайт Львівської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://loda.gov.ua/>

Філімошкіна І. О.

асистент кафедри фінансів

ДВНЗ «Київський національний

економічний університет імені Вадима Гетьмана»

ПІДПРИЄМСТВА КОМУНАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ ЯК ОСНОВА РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД

Обмеженість власних доходів місцевих бюджетів і висока питома вага офіційних трансфертів не сприяє фінансовій автономії місцевих органів влади. В таких умовах одним із додаткових фінансових ресурсів місцевих громад є доходи від розпорядження майном, що перебуває у комунальній власності, в тому числі майном комунальних підприємств.

Підприємство комунальної власності або комунальне підприємство (КП) – це статутна господарська організація (компанія) унітарного чи корпоративного типу, що функціонує на базі комунального майна, створюється та контролюється органом місцевого самоврядування [1, с. 97].

Створення та функціонування комунальних підприємств зумовлено необхідністю:

- 1) виконання органами місцевого самоврядування покладених на них функцій;
- 2) забезпечення життєдіяльності територіальної громади (громадський транспорт,

благоустрій, водопостачання, каналізація тощо);

3) задоволення життєвих потреб громади в товарах (роботах, послугах), собівартість яких перевищує економічні можливості більшості її членів (громадський транспорт, житлово-експлуатаційні підприємства тощо);

4) забезпечення соціального розвитку, збереження та підвищення культурного, наукового потенціалу, духовних цінностей в межах територіальної громади.

Утворюються підприємства комунальної власності місцевими органами влади міст, селищ, сіл і об'єднань територіальних громад.

У цілому станом на 01.01.2018 року в Україні функціонує 11,6 тис. комунальних підприємств та 61,7 тис. комунальних організацій та установ, що становить 0,9% та 5% всіх зареєстрованих суб'єктів господарювання [2].

Серед загальної кількості комунальних підприємств можна виділити такі, які відносяться до категорії великих платників податків (далі – ВПП). Так, у період з 2013 по 2018 рр. в Україні функціонувало 67 комунальних підприємств, які хоча б один раз протягом 6 років були включені до Реєстру ВПП. Серед цих 67 комунальних підприємств 6 можна вважати дійсно великими платниками, так як вони 5 років із аналізованих 6, були включені до Реєстру ВПП, а отже відповідали визначеним законодавчо критеріям ВПП (дохід більше 500 млн. на рік або сума сплачених до Державного бюджету податків – більше 12 млн. на рік [3]). Серед таких підприємств:

- КП «Водоканал» (м. Запоріжжя),
- КП «Львівводоканал» (м. Львів),
- КП «Харківводоканал» (м. Харків),
- КП «Маріупольське виробниче управління водопровідно-каналізаційного господарства (м. Маріуполь),
- КП «Харківські теплові мережі» (м. Харків),
- КП з питань будівництва житлових будинків «Житлоінвестбуд-УКБ» (м. Київ).

Секторна структура ВПП комунальної форми власності у 2013-2018 рр. свідчить, що із 67 КП, включених до Реєстру ВПП, 28 (42%) функціонують у сфері водопостачання та водовідведення, 24 (36%) в сфері тепломереж, 7 (10%) в сфері нерухомості, 3 в сфері транспорту, переважно метрополітен. Інші 7 ВПП комунальної власності займаються торгівлею фармацевтичними виробами, виробництвом контрольно-вимірювальних приладів, рекламною діяльністю, загальним управлінням господарством міст (Києва,

Харкова), організацією будівництва і засвідчують види економічної діяльності, де муніципальний менеджмент може біти продуктивним. Більшість підприємств ВПП комунальної форми власності провадять свою діяльність в Києві, Харкові, Львові, Одесі, Маріуполі, Луганську, Полтаві, Миколаєві тощо.

Щодо соціально-економічного значення комунальних підприємств, то варто відмітити, що в комунальному секторі економіки України працює майже 600 тис осіб (або 6,3% зайнятого населення України), вартість основних засобів підприємств комунального сектору складає майже $\frac{1}{4}$ усіх основних засобів економіки. При цьому загальний фінансовий результат комунального сектору до оподаткування погіршився з 2000 по 2012 рр. у 5,3 рази, рівень рентабельності їх діяльності склав мінус 1,4% [4].

Разом з тим треба зазначити, що комунальні підприємства відіграють важливу роль в економіці зарубіжних країн. В центрі стратегії діяльності муніципальних підприємств у США є підвищення добробуту жителів певної громади. Серед прикладів функціонування муніципальних підприємств у США варто відмітити компанію AustinEnergy в Остіні, штат Техас, яка є восьмою за розміром електроенергетичною компанією країни, що належить громаді. Ця компанія обслуговує понад 420 тис. клієнтів, отримує 1,2 млрд. доларів США річних доходів, сплачуючи щорічно до міського бюджету близько 100 млн. доларів, а також проводить численні програми з підтримки стійкості та енергоефективності [5].

В Україні, нажаль, підприємства комунальної форми власності не мають суттєвого значення в структурі матеріального і фінансового забезпечення місцевого самоврядування, їм характерна збитковість, залежність від дотацій з місцевих бюджетів, фізична та моральна зношеність основних засобів. Досвід функціонування прибуткових підприємств комунальної форми власності в Україні та за кордоном необхідно досліджувати більш детально та робити загальні рекомендації щодо підвищення ефективності роботи комунального сектору економіки нашої країни. Особливої актуальності набуває така робота під час подальшої децентралізації державної влади в Україні та проведення адміністративно-територіальної реформи.

Список літературних джерел

1. Вінник О.М. Господарське право: навчальний посібник - К. : Правова єдність, 2009.- 766 с. – Електронний ресурс: http://www.big-lib.com/book/42_Gospodarske_pravo. С. 97

2. Державна Служба статистики України – Офіційний сайт:
<http://www.ukrstat.gov.ua/>
3. Лист Державної фіскальної служби України №24033/6/99-99-14-03-03-15 від 08.11.2016 р. «Про надання податкової консультації» - Електронний ресурс:
<https://docs.dtki.ua/doc/1041.82203.0>
4. Гончаренко М.В. Підприємства комунальної форми власності в системі фінансового забезпечення сталого розвитку територій / М.В.Гончаренко // Теорія та практика державного управління: Зб. наук. пр. - Х: Вид-во ХарПІ НАДУ «Магістр», 2014. - Вип. 4 (47). – С. 204-211. С. 206 ¹
5. Models and Best Practices. Austin Energy - Available from: <https://community-wealth.org/strategies/panel/municipal/models.html>

Науковий керівник: Буряченко А.Є., д.е.н., професор кафедри фінансів
ДВНЗ «Київський національний
економічний університет імені Вадима Гетьмана»

Хандій О.О.,

к.е.н., доцент

кафедри економіки і підприємництва

Карачевцева М.С.,

магістрантка

Східноукраїнський національний університет імені

Володимира Даля

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ В УМОВАХ ПОСТКОНФЛІКТНОЇ ТРАНСФОРМАЦІЇ

З початку військових дій на території Луганської та Донецької областей потреби регіонів, пріоритети розвитку, наявність ресурсів суттєво змінились. У нових умовах виживання регіонів, кризи в соціальній сфері та промисловості, руйнування виробничої інфраструктури виникає потреба визначення актуальних стратегічних напрямів та плану

реалізації регіональних стратегій: відповідної мобілізації ресурсів, зміни структури видів економічної діяльності та підтримки малого і середнього бізнесу.

Мобілізація ресурсів для розвитку територій у сучасних умовах полягає в залученні необхідних ресурсів із різних джерел для вирішення існуючих проблем, створення інноваційної платформи для реалізації інноваційних моделей та інструментів розвитку територій, задоволення нових потреб, які виникають під час конфлікту. Найважливішою умовою ефективного використання ресурсів вважається їх раціональний розподіл та використання, спрямовані на підвищення рівня життя, покращення економічного становища та інфраструктури. Питання залучення та раціонального використання ресурсів є вкрай актуальними при обмеженості та нестачі фінансових, соціально-економічних, енергетичних та інших видів ресурсів. Більшість регіонів України на сьогодні відчувають проблеми з ресурсозабезпеченням та пошуком джерел покриття дефіциту висококваліфікованих трудових, енергетичних та фінансових ресурсів, що зумовило вибір теми дослідження.

Метою роботи є визначення напрямів розвитку територій в умовах постконфліктної трансформації.

В умовах конфлікту та постконфліктної трансформації мають змінитися стратегічні орієнтири та плани відновлення територій, які постраждали від військових дій. Для вдосконалення та ефективного використання промислового потенціалу країни необхідно здійснити низку структурних змін. Потрібно повніше імплементувати національні науково-технічні розробки, новітні результати фундаментальних і прикладних досліджень при широкому залученні переваг, які відкривають процеси інтеграції та глобалізації, поглибити потенціал промислово-технологічної переробки та створити умови для вдосконалення відтворювальної структури промисловості за технологічними укладами вищого рівня. Також потрібно збільшити державне сприяння випереджального розвитку виробництва продукції переробних секторів економіки, насамперед наукомістких і високотехнологічних виробництв, сприяти розробленню та впровадженню в виробництво нових видів продукції, матеріалів і технологій тощо. [1]

Вдосконалення структури промисловості сприятиме відтворенню підприємств та появі нових робочих місць, що позитивно вплине на зростання рівня життя населення.

Військовий конфлікт змінив життя великої кількості родин українців. Соціальна сфера потребує найбільших змін та підтримки влади. До них мають входити:

- узгодження при прийнятті управлінських рішень соціальних, економічних та екологічних інтересів;
- стимулювання зростання зайнятості та збільшення кількості робочих місць, сприяння працевлаштуванню соціально вразливих верств робочої сили;
- досягнення гідного рівня оплати праці, встановлення тісного взаємозв'язку заробітної плати із продуктивністю праці, досягнення належної відповідності між різними рівнями заробітної плати;
- підвищення ролі тарифних угод і колективних договорів у регулюванні доходів, удосконалення податкового регулювання доходів населення, створення умов для зростання рівня реальної заробітної плати [2].

Значних змін потребує і фінансова сфера країни. Слід враховувати, що фінансовий механізм за ринкових умов потребує чіткої взаємодії всіх його складових. Серед них немає таких, якими можна було б знехтувати чи застосувати без взаємозв'язку з іншими складовими [3]. Разом із тим деякі складові цього механізму можна вважати вихідними. Це, зокрема, фінансове планування й прогнозування. В сучасних умовах реформування економіки України відбувається вдосконалення фінансового механізму. Найважливіші проблеми, які мають вирішуватись при цьому, такі:

- забезпечення раціональних пропорцій розподілу і перерозподілу валового внутрішнього продукту;
- забезпечення необхідних темпів економічного зростання;
- науково обгрунтоване фінансове планування і прогнозування обсягів централізованих і децентралізованих фінансових ресурсів, їх розподілу і використання;
- підвищення результативності фінансового контролю;
- вдосконалення механізму дії фінансових важелів, стимулів і санкцій;
- вдосконалення нормативно-правового, інформаційного і організаційного забезпечення функціонування всього фінансового механізму [4].

Стан фінансового механізму та ступінь його довершеності залежать від удосконалення господарського механізму в цілому та окремих його елементів зокрема, механізму ціноутворення, механізму економічного стимулювання, кредитного механізму тощо [5].

Вирішення соціально-економічних проблем населення, підвищення якості життя мешканців регіонів, відновлення та акумуляція людського капіталу потребують

мобілізації соціально-економічних та фінансових ресурсів територій. Під впливом військового конфлікту Луганська та Донецька області втратили значну частину промислового капіталу, стикнулися з багатьма новими проблемами соціального характеру: надмірним зростанням безробіття, продовольчою кризою на лінії розмежування, необхідністю забезпечення житлом внутрішньо переміщених осіб, зростанням навантаження на всі ланки соціальної інфраструктури.

Всі регіони відчули сильний вплив зростання економічної та енергетичної кризи на фоні політичних внутрішніх та зовнішніх чинників. Трансформаційні процеси під час та після вирішення військового конфлікту на території України включають децентралізацію влади, зміну секторної структури, стратегічне управління використанням внутрішніх ресурсів та їх відновленням, збалансований розвиток усіх регіонів, міжнародну та державну підтримку відновлення постраждалих територій Луганської та Донецької областей, застосування інструментів саморозвитку регіонів.

Список літературних джерел

1. Терещенко, Е.Ю. Напрямки перспективного розвитку промисловості України / Терещенко Е.Ю., Заргана М.А [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file:///C:/Users/%D0%94%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA/Downloads/Modre_2010_2_41.pdf.
2. Державне регулювання економіки [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://library.if.ua/book/72/5282.html>.
3. Теорія фінансів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://library.if.ua/book/35/2340.html>.
4. Фінанси: підручник [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://pidruchniki.com/16520205/finansii/finansoviy_kontrol.
5. Стойко, О.Я. Фінанси / Стойко О.Я., Дема Д.І. [Електронний ресурс] [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.com/1151040964440/finansii/finansoviy_mehanizm_yogo_struktura.

Чвертко Л.А.,

к.е.н., доцент кафедри фінансів,
обліку та економічної безпеки

Осадчук Н.В.,

ст. викладач кафедри фінансів, обліку та
економічної безпеки

Уманський державний педагогічний
університет імені Павла Тичини

ДОХОДИ МІСЦЕВИХ БЮДЖЕТІВ В УМОВАХ БЮДЖЕТНОЇ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ

Нове бюджетне законодавство розширило права місцевих органів влади та надало їм бюджетну самостійність, а також розширились джерела наповнення місцевих бюджетів. Так, на місця з державного бюджету передано 100% плати за надання адміністративних послуг, 100% державного мита, 10% податку на прибуток підприємств приватного сектору економіки. Крім того, джерела наповнення місцевих бюджетів розширено також завдяки запровадженню акцизного податку з реалізації роздрібною торгівлю підакцизних товарів (пиво, алкогольні напої, тютюнові вироби, нафтопродукти) за ставкою 5% вартості реалізованого товару. База оподаткування розширюється через стягнення податку на нерухомість відтепер і з комерційного (нежитлового) майна та податку на автомобілі з великим об'ємом двигуна. До місцевих бюджетів зараховуватиметься 80% екологічного податку замість 35%.

Головним стратегічним завданням модернізації системи державного управління та територіальної організації влади, яка сьогодні здійснюється, є формування ефективного місцевого самоврядування, створення комфортних умов для проживання громадян, надання їм високоякісних та доступних публічних послуг. Досягнення зазначених цілей неможливе без належного рівня економічного розвитку відповідних територій, їх фінансового забезпечення і достатніх джерел для наповнення місцевих бюджетів.

Проблема наповнення бюджетів доходами, необхідними для виконання повноважень, важлива сьогодні як для великих міст, так і маленьких містечок. За

підсумками аналізу даних про доходи міст помітна одна тенденція: найбільше зростання доходів за останні роки показали зовсім не великі обласні центри, а міста з населенням до 100 тис осіб.

Протягом 2017 р. надходження до загального фонду місцевих бюджетів України (без урахування міжбюджетних трансфертів) склали 192,7 млрд. грн., що на 46,0 млрд. грн. або на 31% більше порівняно з 2016 р. За останні три роки від початку реформи фінансової децентралізації доходи місцевих бюджетів зросли у 2,8 рази – із 68,6 млрд. грн. у 2014 році до 192,7 млрд. грн. за підсумками 2017 року. Це стало можливим завдяки розширенню повноважень і підвищенню зацікавленості органів місцевого самоврядування в збільшенні надходжень до місцевих бюджетів, реалізації заходів щодо залучення резервів їх наповнення та підвищення ефективності адміністрування податків і зборів [1].

Слід звернути увагу на динамічне зростання доходів від сплати податку на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки. Впродовж 2017 р. надходження склали 2,4 млрд. грн., що перевищує показник 2016 р. на 70,9%. Серед рівнів місцевих бюджетів показники приросту доходів є найвищим по бюджетах ОТГ – 72,5%. По бюджетах міст обласного значення приріст становить – 69,3%.

Високий приріст надходжень свідчить про зацікавленість органів місцевого самоврядування в мобілізації коштів до своїх бюджетів та наявність резервів для подальшого зміцнення фінансової спроможності громад.

Показник власних доходів по 5-ти ОТГ Кіровоградської області за 2017 р. на одного мешканця збільшився на 1686,7 грн. та склав 3671,9 грн. (у тому числі: по 3-х ОТГ, утворених у 2016 р. цей показник зріс у 2,6 рази та становить 4121,9 грн., а по 2-х ОТГ, утворених у 2015 р., – на 31,2% і становить 3164,0 грн.)

Аналіз 6-ти ОТГ Черкаської області свідчить, що з розрахунку на 1 мешканця, середній показник надходжень власних доходів на 1 жителя 6-ти ОТГ області збільшився на 677 грн. та склав 1404 грн. (у тому числі 3-х ОТГ, утворених у 2016 році цей показник зріс у 3 рази та становить 1509 грн., а 2-х ОТГ, утворених у 2015 році – на 22 % і становить 1234 грн.) [2].

Об'єднання дрібних громад у спроможні здійснюється, аби вони могли сформувати дієздатні органи місцевого самоврядування – такі, які зможуть якісно виконувати власні і делеговані державою повноваження, ефективно розпоряджатися ресурсами, котрі громадам забезпечила фінансова децентралізація, приймати якісні управлінські рішення, дбати про постійний розвиток своєї території та покращення умов для проживання своїх мешканців.

Новації у формуванні доходів місцевих бюджетів сприяли тому, що бюджети різних рівнів отримали додатковий ресурс завдяки таким джерелам:

1. Зміна правил сплати податку з доходів фізичних осіб. Вони закріпили єдині нормативи відрахування ПДФО за бюджетами кожного рівня – 25% зібраного на території податку йде до держбюджету, 15% – до обласних бюджетів, 60% – до бюджетів міст обласного та районного значення, об'єднаних громад.
2. Відрахування плати за адміністративні послуги до місцевих бюджетів.
3. Поява 5-відсоткового збору з роздрібних продажів.
4. Зміна пропорції відрахувань екологічного податку: 20% – до держбюджету, 80% – до бюджетів інших рівнів.
5. Реформа податку на нерухомість (розширення бази оподаткування).
6. Відрахування до обласних бюджетів 10% податку на прибуток, який раніше повністю надходив до держбюджету.

Основним завданням, яке має вирішити бюджетна децентралізація – це пошук достатніх обсягів фінансових ресурсів, які б в повній мірі забезпечили фінансову незалежність місцевих бюджетів бюджетної системи України. Фінансова база місцевих бюджетів повинна задовольняти виконання повноважень органів місцевої влади щодо виконання ними всіх завдань і програм розвитку регіону.

Список літературних джерел

1. Фінансова децентралізація: результати та перспективи [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
http://decentralization.gov.ua/uploads/library/file/169/Фінансова__децентралізація.pdf

2. Аналіз фінансової спроможності ОТГ Кіровоградщини та Черкащини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://decentralization.gov.ua/news/8442> .

Шафалюк М. С.,

аспірантка

ДВНЗ «Київський національний економічний університет
імені Вадима Гетьмана»

МАРКЕТИНГОВИЙ ПОТЕНЦІАЛ ПЕРСПЕКТИВНИХ НАПРЯМІВ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ СФЕРИ МІСЬКИХ АГЛОМЕРАЦІЙ

Певний перерозподіл міжнародних і внутрішніх туристичних потоків різного характеру і призначення, з концентрацією їх на більш безпечних і цікавих для відвідування київського і західних регіонів, не компенсує для столичних готелів загальних масштабів втрат від негативної макроекономічної ситуації і кон'юнктури ринку.

Нерозвинена в достатній мірі туристична інфраструктура Києва і України, вади брендингу історично-культурних, ділових, лікувально-курортних та іншого типу центрів країни, міст і регіонів, знижують обсяги та інтенсивність (час і частоту перебування туристів) попиту на послуги сфери гостинності, в тому числі і розміщення в готелях.

Для повного використання нових можливостей, реалізації потенціалу столичного ринку, необхідною є інтеграція зусиль всіх зацікавлених учасників у галузі гостинності. Їх активізація за напрямом покращення іміджу та туристичної інфраструктури і об'єктів, що забезпечують цікаве і пізнавальне перебування гостей у столиці, а також зручний транзит між регіонами з відвідуванням м. Київ, збільшуватиме попит на послуги київських готелів.

Стратегічні засади збільшення надходжень до бюджету міста від туризму і розвитку готельного бізнесу, окрім державного сприяння сектору, мають передбачати сьогодні необхідність і важелі для виведення з тіні незареєстрованих готелів, реструктуризації діяльності всіх закладів, що забезпечують тимчасове проживання громадян: медичного, освітнього та інших сегментів, а також усіх типів гуртожитків і т.д.

Такі реформи в інтересах кожного з відзначених видів економічної діяльності, про що свідчать численні публікації фахівців і програмні матеріали міністерств та відомств.

Світовий досвід засвідчує, що у сфері охорони здоров'я, наприклад, внаслідок порівняно високих витрат на перебування і лікування в медичних закладах, що покриваються страховками або особистими збереженнями громадян, основний акцент системно робиться на профілактиці захворювань і проживанню поза межами лікувальних закладів у періоди реабілітації.

Саме тому дуже ефективними виявляються кластери навколо стрижневих сервісів, де готелі відіграють велику роль у забезпеченні доступного комфорту перебування людей.

Для м. Київ найбільш цікавим є культурний та історичний туризм, який є активним за будь-якої пори року, проте внаслідок пасивності столичних учасників ринку послуг гостинності, характеризується монополією м. Львів, локації якого у комплексі також активно розвиваються як напрям MICE-туризму.

У світі достатньо поширеною є ситуація кооперації готелів, як місць тимчасового перебування, зі структурами мистецького, адміністративно-господарського, спортивно-оздоровчого і бізнес-середовищ, що зручно розташовані і забезпечують синергію за функціонування в межах інтегрованого комплексу. Проекти розвитку просторів для відпочинку і роботи добре зарекомендували себе в Україні. Зокрема йдеться про Мистецький майданчик «Галерея Артпричал», що у комплексі з Арт-Ботелем утворює життєвий простір з креативним використанням урбаністичної інфраструктури, насиченою програмою освітньо-творчих і ділових активностей.

Найбільш прогнозованими напрямками реалізації комплексних чинників прогресу у розвитку ринку сервісів гостинності м. Київ після стабілізації військово-політичної і соціально-економічної ситуації є наступні:

- відновлення ділової активності – повернення до України крупних міжнародних компаній, зростання ділового туризму з країн Європи і світу, а також розширення представництв регіональних компаній у столиці;
- підвищення кількісних і якісних параметрів потоків іноземного і внутрішнього, групового та індивідуального туризму.
- комплексна реалізація потенціалів: географічного розташування і транзитно-логістичного, безвізового режиму перетину території країни з використанням можливостей міжнародних проектів активізації та інвестиційної підтримки трансконтинентальної інтеграції у всіх сферах суспільного життя, зацікавленості азійського бізнесу в опосередкуванні виходу на ринки Європи.

- створення і розвиток єдиної інфраструктури кластерів за різними напрямками туризму, реалізація потенціалу попиту на комплексні пропозиції і нові сегменти ринку та формати етнографічних, мистецьких, спортивних, екологічних, екзотичних і т.п. турів.

Козюра І.В.,

д.держ.упр., професор кафедри менеджменту
ВНЗ Укоопспілки «Полтавський університет економіки
і торгівлі»

CITY-МЕНЕДЖЕР ТА ІНШІ ФОРМИ МУНІЦИПАЛЬНОГО УПРАВЛІННЯ: ІСТОРИЧНИЙ ДОСВІД США ТА КАНАДИ

В умовах децентралізації та посилення спроможності місцевого самоврядування доцільно залучити іноземний досвід урізноманітнення організаційних форм муніципального управління.

Загалом організаційні форми муніципального управління відрізняються: способом вступу на посаду голови самоврядування (вибори населенням, вибори радою, найм радою); способами поділу повноважень між виборними і призначуваними посадовими особами; порядком здійснення взаємодії структурних частин органів місцевого самоврядування.

На прикладі США і Канади виокремлено 4 основні форми міського управління:

- Мер – рада (з різновидами “слабкий мер”, “сильний мер”;
- Рада – менеджер;
- Комісійна (також “контрольне бюро”)
- Міські збори (США)

Організаційна форма “мер – рада”: запозичена з Англії часів колоніалізму; адміністративні повноваження мера обмежені порівняно з колоніальною радою в бюджетній сфері, призначенні та зміщенні основних посадових осіб; запровадження виборів ради міст; мер виконує церемоніальні обов’язки. Історично: 1797 р. – «вето» на рішення ради, м. Балтімор; 1822 р. – перші прямі вибори мера населенням, м. Бостон; 1830 р. – право «абсолютного вето», м. Нью-Йорк.

Система «слабкого мера» («сильна рада - слабкий мер»), її характерні риси: наявність сильної ради, що виконує адміністративні функції (бюджет, кадрові призначення); розгалужена мережа комітетів, адміністративних рад і комісій у складі ради на чолі з виборними особами, і що діють значною мірою незалежно від міської

адміністрації; повноваження мера обмежені (щодо кадрів, організації діяльності адміністрації, представницькі функції).

Мер – член міської ради, обирається з-поміж депутатів; головує на засіданнях, може виступати з проектами рішень; пропонує кандидатури керівників комунальних служб і відділів адміністрації та звільняє їх за згодою ради; право часткового «вето». Рада виконує адміністративно-розпорядчі функції; затверджує (погоджує) призначення основних посадових осіб; безпосередній контроль за діяльністю виконавчих органів; може достроково припинити повноваження мера

Перевагами є: історичні традиції; найбільш ефективна в невеликих населених пунктах та сільській місцевості; у представницького зібрання максимум повноважень і задоволення всіх потреб населення. Недоліки: роздрібнення відповідальності і владних повноважень; зміна балансу політичних сил у раді – непослідовне керівництво; не створює умов для прояву професіоналізму в адміністрації

Система «сильного мера»: закріпилась у великих містах з II пол. XIX ст., м. Бруклін, 1880 р. Характерна концентрація виконавчої влади в одних руках у мера, який керує адміністративним апаратом, самостійно здійснює призначення і звільнення керівників департаментів і служб; складає проект міського бюджету. Водночас мер – не член ради, він має право «вето» на рішення ради. Міська рада виконує законодавчі (нормотворчі) функції, відбувається спрощення її структури, регламентування процесу управління міським господарством; рада ухвалює бюджет.

Перевагами є: послідовне політичне й адміністративне керівництво, усунення подрібненого поділу відповідальності; мер відповідає за міські справи, рада формує умови життєдіяльності міста. Недоліки: поєднання мером політичних і адміністративних функцій, можливий брак професіоналізму.

У великих містах могла використовуватися перехідна модифікація цієї системи, де мер отримував право призначати міського менеджера-адміністратора.

Організаційна форма «рада - менеджер» вперше реалізована у м. Стонтон (штат Вірджинія) 1908 р.; в Канаді в м. Уестмаунт (Квебек), 1913 р.

Принципи побудови подібні до приватної корпорації: виборці, рада, менеджер – акціонери, рада директорів, генеральний директор. Рада здійснює традиційні для виборних органів функції; наймає та звільняє менеджера. Менеджер здійснює виконавчу владу; керує адміністрацією, призначає чи звільняє службовців; надає на розгляд ради проект міського бюджету.

За переваги вбачали: управління непартійним професіоналом, управління носить технократичний діловий, конкретний характер; рада зберігає функції політичного контролю. Недоліки: відсутність ефективного політичного керівництва, менеджер не підзвітний і не відповідальний перед виборцями; кандидатура зазвичай не місцева.

Комісійна організаційна форма управління виникла наприкінці XIX ст. на півдні США, в Канаді в 1904 р. в Едмонтоні. Класичний зразок – м. Деймон (штат Айова). В Канаді використовувалася у м. Сент-Джон (провінція Нью-Брансуїк).

Характерні ознаки: комісія як форма управління; законодавча ініціатива населення і референдум; клопотання про відкликання комісонера; непартійні вибори; система службового зростання на основі успіхів і здібностей. Відбувалися вибори кількох комісонерів, яким належать представницькі і виконавчі функції міського самоврядування; комісія – колективний представницький орган; комісонер – одночасно керівник департаменту. Мер – головуючий один з членів комісії; може обиратися населенням або комісією; без права «вето»; адміністративні повноваження - в межах керованого ним департаменту.

Переваги: влада в руках «небагатьох», особливо цінне з точки зору менеджменту за умов надзвичайних ситуацій; механізм прямої участі громадськості в управлінні на основі законодавчої ініціативи громадян, референдуму і праві відкликання комісонера. Недоліки: суперечлива централізація: поєднання представницьких і адміністративно-розпорядчих функцій, порушення принципу «єдиноначалія», коміснери не несуть адміністративної відповідальності за стан справ; труднощі вибору кваліфікованого мера.

Контрольне бюро (Канада) запроваджено у м. Торонто 1896 р. у відповідь на кризу водоканалізаційного господарства. Міську раду як орган було збережено. Спочатку членів бюро депутати обирали з-поміж себе, згодом вибори проходили загальним голосуванням.

На меті запровадження такого різновиду форми управління стало намагання вилучити важливі виконавчі функції з контролю місцевої ради, бюро отримували право

готувати бюджет, призначати і звільняти керівників відділів, укладати контракти. Рішення бюро могли бути анульовані лише 2/3 голосів ради.

Таким чином, контрольне бюро виконувало своєрідну роль виконавчого комітету (провінція Онтаріо, мм. Вінніпег, Калгарі, Монреаль). Тут проводиться аналогія між бюро і кабінетом міністрів та відчутний брак партійної лояльності, члени бюро відповідальні перед електоратом, а не рештою міськради. Окрім того, мали місце збіг юрисдикції між бюро та постійними комісіями ради, суміщення посад.

У Західній Канаді експериментували з системою комісіонерів (вперше впроваджено в Едмонтоні в 1904 р., в Ріджайні, Саскатуні й Принс-Альберті - в 1911-1912 рр..) Міські ради зберігалися, а замість обрання комісіонерів у ролі адміністраторів призначалися експерти, що не брали формальної участі у виробленні політики.

Ініціювалися й інші зміни, зокрема, управління місцевими справами через призначуваний виконавчий орган з представників груп інтересів. Хоча ці пропозиції не було ухвалено, ідея представлення спеціальних груп інтересів лягла в основу створення органів управління спеціального призначення [1].

Отже, встановлено закономірність: по мірі урбанізації, ускладнення й урізноманітнення завдань життєзабезпечення зростає необхідність використання організаційних форм з чітким розподілом відповідальності і зосередження в одних руках загального політичного керівництва і адміністративного (господарського) управління [2, с. 211]. Загалом «сила» або «слабкість» головної посадової особи міста залежить від механізму його обрання/найму і набуття повноважень.

Список літературних джерел

1. Козюра І. В. Міське самоврядування: канадський досвід для України : монографія / І. В. Козюра. – Полтава : ТОВ “АСМІ”, 2013. – 368 с.
2. Культура городского самоуправления : учеб. пособ. ; под ред. С. Вобленко. – Николаев : ТЕТРА, 1997. – 368 с.
3. Історія та теорія місцевого самоврядування: навч. посібн. / О. М. Руденко, І. В. Козюра, Н. В. Ткаленко, В. Г. Маргасова. – К. : Кондор-Видавництво, 2016. – 226 с.

Соломаха Д.О.,

студентка 1 курсу

ДВНЗ «Київський національний економічний

університет імені Вадима Гетьмана»

CITY-МЕНЕДЖЕР: МОДЕЛЬ ФАХІВЦЯ ТА ПРОБЛЕМИ ПРОФЕСІЙНОЇ ПІДГОТОВКИ

Теза 1: City-менеджер: сфери діяльності та компетенції;

Теза 2: City-менеджер: підготовка, професійне навчання, освітні програми і зміст навчання.

Актуальність питання. Управління справами міста – завдання не з легких. Кожного року урбанізаційні процеси вносять свої зміни до структури, кількості, особливостей розвитку та багатьох інших характеристик мегаполісів. Саме через таку нестабільність цих територіальних утворень постає логічне питання: «А чи може одна людина управляти такою величезною системою?» Однозначно, що ні. Місто складається з багатьох структурних ланок, серед яких можна виділити: економіку, ринок, транспортну систему, культуру, освітньо-розважальні аспекти і т.д. Тому за кожен елемент відповідає певна особа, яка найкраще тямить у тому чи іншому питанні. В даній праці підняті питання функціонування ринкової економіки міста та приділено увагу саме її серцю – City-менеджеру.

З розвитком і вдосконаленням життя суспільства, необхідним стає заміна традиційних та застарілих форм управління людьми. Саме тому **метою даної праці** є розібрати основні компетенції сучасного City-менеджера та освітні програми, що дають можливість кожному бажаючому пов'язати своє життя з таким видом діяльності та наголосити на тому, що такі спеціалісти є альтернативою звичайному муніципальному управлінню.

Постановка питання. City-менеджер – це регіональний торговий представник, директор з міського продажу. Він є головою муніципальної адміністрації, що займається вирішенням поточних проблем міста за контрактом з міською радою. Зазвичай їх порівнюють з генеральними директорами великих корпорацій. Експерти бачать як плюси, так і мінуси такого способу управління справами міста. [2]

Серед позитивних сторін можна виділити такі:

- Звільнення голови адміністрації від церемоніальних обов'язків;
- Аполітичність керуючого;
- Підзвітність City -менеджера міській раді;
- Зниження витрат на вибори;
- Свіжий погляд на ситуацію в місті;
- Здатність професіонала до критичного мислення;
- Пошук нових методів вирішення міських проблем.

Серед негативних:

- Віддаленість керуючого від населення;
- Відірваність від розробки довгострокових планів;
- Можливе несприйняття громадянами нової форми управління;
- Недостатнє ознайомлення з ситуацією в місті очима містян;
- Іноді непосильно велике навантаження на керуючого, що може призводити навіть до його дострокового звільнення;
- Залежність від міської ради. [5]

Не дивлячись на спірність цього питання та наявність як плюсів, так і мінусів переходу в системі управління містом до контактного менеджменту, вважаємо, що такий крок внесе позитивні зміни у життя суспільства.

Сфери діяльності

City-менеджер – всеохоплююча посада. В даному випадку не можна остаточно виділити конкретну сферу діяльності цього спеціаліста, чого не скажеш, наприклад, про лікаря, вчителя чи льотчика. Такий керуючий при проведенні певних заходів чи впровадженні нових законів повинен враховувати соціальну, економічну, демографічну, культурну та освітню ситуацію в місті, адже лише тримаючи під пильним контролем таку кількість елементів людського життя можна проводити активну політичну діяльність з метою покращення існуючої ситуації. [1]

Компетенції

Враховуючи те, що такий керуючий своєю діяльністю має охоплювати досить широкий спектр економічної діяльності суспільства, йому повинні бути притаманні такі риси:

- Відповідальність;

- Здатність до критичного мислення;
- Володіння сучасним стратегічним інструментарієм менеджменту;
- Потяг до нових знань;
- Здатність підвищувати кваліфікацію;
- Зацікавленість в покращенні стану економіки міста;
- Розуміння сутності ринку та стратегічне управління в умовах ринку;
- Вміння ставити цілі та їх досягати;
- Здатність до розробки організаційних структур, систем стратегічного, поточного та оперативного контролю;
- Володіння знаннями, уміннями та навичками розробки проектів;
- Уміння організовувати свій час, формувати раціональний спосіб життя; [4, ст. 71-82]

Вважаємо, що для спеціаліста такого рівня вкрай важливо володіти навичками роботи в групах, здійснювати ефективну комунікацію, ділову переписку, володіти мистецтвом презентації, веденням переговорів та діловим етикетом. Для проведення ефективної економічної політики City-менеджер повинен володіти загальнокультурними компетенціями. Все більше міст віддають перевагу саме такому методу управління, адже тоді господарством у місті займається професіонал-управлінець, а не політик. Він обтяжений побоюваннями, що населення не переобере його на наступний термін, а тому цілком може піти на непопулярні заходи, які в перспективі можуть обернутися благом для економіки міста.

City-менеджер віддалений від політичних ігор і знаходиться поза політикою. Персона City-менеджера обирається конкурсною комісією, до якої мали б входити як представники місцевої адміністрації і місцевої ради, так і невіддані представники громади міста. Обраний City-менеджер несе потрібну відповідальність. Як позитивну сторону деякі називають те, що City-менеджера легше звільнити з посади, ніж всенародно обраного мера. При невиконанні контракту з його боку, зібравши двосторонню комісію, можна його звільнити і найняти нового. Процедура зміни влади максимально прозора. Все це в комплексі додасть інвестиційної привабливості муніципальних утворень.

Підготовка

Вище було сказано, що City-менеджер – спеціаліст з широким спектром компетенцій. З цього можемо зробити висновок, що для підготовки такого управлінця

потрібно прикласти масу зусиль. Безумовно, пристойного рівня знань та вмінь можна досягти лише отримавши вищу освіту. Таким чином, керуючий ознайомиться з усіма особливостями отримуваної професії та навчиться діяти в специфічних ситуаціях. Грамотно складена освітня програма допоможе майбутньому управлінцю дізнатися про всі «скелети у шафі», які будуть з'являтися при веденні справ міста. [4, ст. 111-117]

Професійне навчання

Якщо брати до уваги Україну, то такої професії як City-менеджер у нас ще не існує. Мода на таких спеціалістів існує на Заході. Вперше вони з'явилися в США ще в 1914 році, а зараз контрактний менеджмент охоплює близько 90% усіх графств та поселень Сполучених Штатів. На даний момент такі спеціалісти вже працюють в Росії, а отже, можна впевнено сказати, що через декілька років «хвиля» City-менеджменту дійде і до нас. [6]

З погляду на це, можна стверджувати, що і спеціальності, яка б викладалась у вищих начальних закладах України, немає. Науковці, що займаються вивченням цього питання, запевняють, що до спеціаліста такого рівня можна «дорости», піднятися по кар'єрних сходах, починаючи зі звичайного менеджера. Таку позицію також доводить той факт, що City-менеджерами можуть бути лише особи віком 25+.

Саме через таку кількість вимог до спеціалістів такого роду, вважаємо вкрай важливим при підготовці City-менеджерів звертати увагу на вироблення широкого спектру вмінь та навичок. Управлінець має володіти достатніми знаннями в культурній, економічній, соціальній, політичній сферах та розумітися у психології, педагогіці та філософії.

Освітні програми

Менеджер – досить популярна професія сьогодні. Виходячи з вище сказаного можна стверджувати, що саме такі спеціалісти мають перспективу кар'єрного розвитку, ще й достатньо непогану. Будь-яка країна, в тому числі і Україна, потребує управлінців такого рівня, саме тому багато університетів пропонують навчити абітурієнтів:

- Напрацьовувати базу потенційних клієнтів і формувати дані по ним;
- Вирішувати питання міського рівня;
- Знаходити спільну мову з людьми різних верств та класів;
- Управляти всіма видами продажу (оптом і роздрібною торгівлею);

- Скласти бізнес плани та прогнози продажів;
- Навчити логічно вірно, аргументовано і зрозуміло будувати усне та письмове мовлення. [3]

Ці та багато інших навичок можна здобути в таких університетах України, що пропонують освітні програми з менеджменту:

- КНЕУ імені Вадима Гетьмана;
- КПІ імені Ігоря Сікорського;
- ЧНУ;
- НТУ;
- МНАУ;
- КНУ імені Т. Шевченка, та інших. [7]

Зміст навчання

У процесі навчання абітурієнтам доведеться працювати не лише над своїми професійними навичками, а й загальнокультурними та управлінськими компетенціями. Майбутнім спеціалістам доведеться навчитися:

- Володіти техніками фінансового планування і прогнозування;
- Проводити інвестиційні проекти за різних умов інвестування та фінансування;
- Критично мислити;
- Знаходити нестандартні шляхи вирішення проблем;
- Брати активну участь у впровадженні інновацій;
- Здійснювати ділову комунікацію: публічні виступи, переговори, співбесіди, ділову та електронну комунікації;
- Володіти кількісними методами аналізу та моделювання;

Отже, підсумовуючи сказане, можна зробити висновок, що City-менеджер – це новий шабел розвитку управлінського спеціаліста. Дивлячись на економічний розвиток Сполучених Штатів, де контактний менеджмент вже став характерною рисою управління міським життям у всіх його проявах, можна стверджувати, що такий керуючий є альтернативою перед звичними муніципальними утвореннями. У підготовці City-менеджерів варто розуміти, що це професія майбутнього, а тому навчати їх потрібно за сучасними освітніми програмами.

Список літературних джерел

1. Proforientator.info – Сіті-менеджер [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://proforientator.info/?page_id=5424
2. Електронна енциклопедія Вікіпедія – Городской управляющий – 2018р [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ru.wikipedia.org/wiki/Городской_управляющий#cite_ref-%D1%81-%D0%BC_1-0
3. Електронний сайт вакансій: www.work.ua;
4. Кудрявцева Е.И. – Компетенции и менеджмент – Санкт-Петербург/ 2012. – 340 с.
5. Модель компетенций Сити-менеджера – 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.syktu.ru/edu/additional-education/ino/gos_plan/Модель%20компетенций%20сити-менеджера_сити.pdf
6. Муниципальная азбука С – Сити-менеджер. – 2015 р. [Електронний ресурс] Режим доступу до ресурсу: http://gov.cap.ru/hierarhy_cap.asp?page=../196/7372/7373/12853/12854/24726
7. Сайти університетів:
КНЕУ <https://kneu.edu.ua/>
КПІ http://kpi.ua/kpi_faculty
ЧНУ <http://www.chnu.edu.ua/index.php?page=ua>
НТУ <http://www.ntu.edu.ua/>
МНАУ <https://www.mnau.edu.ua/ua/index.html>
КНУ <http://www.univ.kiev.ua/ru/>

Науковий керівник: Артеменко С.Б, к.соц.н.,
доцент кафедри соціології
ДВНЗ «Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана