

И. Смирнов, д-р геогр. наук, проф.
Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ПРИОРИТЕТНЫЕ ПЛОСКОСТИ УКРАИНСКО-ПОЛЬСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ПО ГЕОГРАФИИ И ТУРИЗМУ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

Рассмотрены приоритетные плоскости украинско-польского сотрудничества в сферах географии и туризма на примере восстановления высокогорной обсерватории в Карпатах и использования туристических ресурсов исторических городов – украинского Каменца-Подольского и польского Тарнова. Астрономо-метеорологическая обсерватория была построена в Восточных Карпатах на горе Поп Иван (высота 2028 м) в 1938 г., когда Карпатский регион входил в состав Польши. Другое название обсерватории – “Белый слон”, потому что зимой под снегом ее здание напоминает очертания слона. Гора Поп Иван имеет пирамидальную форму с наличием древних форм рельефа ледникового типа, составленных из песчаника. Обсерватория была оснащена самым современным на то время научным оборудованием, в частности телескопом, астрографом и рефрактором британского производства. Обсерватория была разрушена во время Второй мировой войны. Сейчас совместными усилиями Украины и Польши, в частности с участием Варшавского университета и Прикарпатского университета им. В. Стефаника в Ивано-Франковске, происходит восстановление обсерватории, а также строительство Международного центра встреч студенческой молодежи Украины и Польши с акцентом на исследования в области географии, метеорологии, геологии, сейсмологии, астрономии и биологии. Также характеризуется в сравнении ресурсная база и развитие туризма в украинском Каменце и польском Тарнове, который принимает ежегодно в 4 раза больше туристов (более 1 млн). Предлагаются меры по повышению эффективности использования туристического потенциала Каменца и увеличению числа украинских и иностранных туристов.

Ключевые слова: география, туризм, астрономо-метеорологическая обсерватория “Белый слон”, исторические города, туристический потенциал, еврейское наследие, мистический туризм.

I. G. Smyrnov, Doctor of Science in Geography, Professor
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

PRIORITY ASPECTS OF UKRAINIAN-POLISH COOPERATION IN GEOGRAPHY AND TOURISM IN MODERN CONDITIONS

The article deals with new directions of Ukrainian-Polish cooperation in the field of tourism, on example of the reconstruction of a high mountains observatory in the Carpathians and the use of tourist resources of towns – Ukrainian Kamyanets and Polish Tarniv. The Astronomical-Meteorological Observatory was built in the Eastern Carpathians on Mount Pip-Ivan (height 2028 m) in 1938, when the Carpathian region was part of Poland. Another name of the observatory is “White Elephant”, because in the winter under the snow the observatory house resembles the shape of the elephant. Mount Pip-Ivan has a pyramidal shape with the presence of ancient forms of glacial relief, made of sandstone. The observatory was equipped with the most up-to-date scientific equipment, in particular, a telescope, astrograph and refractor of British production. The Observatory was destroyed during the Second World War. Currently, with the joint efforts of Ukraine and Poland, in particular with the participation of the University of Warsaw and the Precarpathian University named after V. Stefanyk in Ivano-Frankivsk the restoration of the observatory is under way, as well as the construction of an International Center for Polish and Ukrainian Students Youth Meetings focusing on research in geography, meteorology, geology, seismology, astronomy and biology. Resource base and tourism development of Ukrainian Kamyanets and Polish Tarniv, which receives annually 4 times more tourists (more than 1 million), are characterized in comparison. Proposals are made for more effective use of the tourist potential of Kamyanets and increase of the number of Ukrainian and foreign tourists there.

Key words: geography, tourism, astronomical-meteorological observatory “White Elephant”, historical cities, tourist potential, Jewish heritage, mystical tourism.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2018.70.22>
УДК 911.3 : 910.1

I. Савчук, канд. геогр. наук
Інститут географії НАН України, Київ

РОЛЬ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ У ФОРМУВАННІ МЕТРОПОЛІТЕНСЬКИХ РЕГІОНІВ

Розкрито роль зовнішньоекономічних зв'язків у формуванні метрополітенських регіонів. Розглянуто основні існуючі теоретико-методологічні підходи до їх вивчення в рамках провідних національних географічних шкіл різних країн світу, наведено існуючі в кожній з них дефініції понять “метрополія”, “метрополітенський регіон”, “метрополізація”. Визначено теоретико-методологічну специфіку нормативного, функціонального, морфологічного підходів до вивчення процесу метрополізації, виявлено специфіку німецької, італійської, англосаксонської, російської, української національних шкіл геурбаністики при розкритті особливостей вияву цього процесу у зв'язку із зовнішньоекономічною діяльністю як визначальним індикатором виділення метрополій.

Ключові слова: метрополізація, зовнішньоекономічні зв'язки, національні наукові школи.

Вступ. Постановка питання. В Україні дослідження процесу метрополізації вітчизняних міст лише тільки розпочато. Найбільш ґрунтовно воно висвітлено в колективній монографії [8]. Найповніше сучасні погляди вітчизняних географів на вияв метрополізації в державі подано у [13].

У провідних європейських наукових географічних школах метрополізації почали приділяти значну увагу на початку 90-х рр. XX ст. у зв'язку з дослідженням впливу системи-світу й міжнародних відносин на розвиток країн і міст та з метою виявлення існуючих між ними взаємозалежностей. Водночас питання їх виділення все ще доволі дискусійне. Найбільш докладно розроблено питання виділення світових міст. Провідною в цьому контексті є позиція дослідницької групи GaWC (Globalization and World Cities) на чолі з П. Тей-

лором, яка працює над проблемою від 1986 р. Європейські міста в зазначеному контексті почали вивчати в кінці XX ст., коли вийшла відповідна публікація дослідницької групи Reclus на чолі з Ж. Брюне щодо системи міст Західної Європи [18].

Процес метрополізації має різний вияв у країнах світу. Тому не може бути універсальної єдиної методології їх вивчення, а отже, і методичних підходів до розуміння його суті й виділення меж поширення. Таким чином, важливо виявити специфіку існуючих у світовій географії теоретико-методологічних підходів до її вивчення.

Мета дослідження – визначити роль зовнішньоекономічних зв'язків у основних підходах до вивчення метрополізації.

Завдання: 1) визначення основних існуючих теоретико-методологічних підходів до вивчення метрополіза-

ції в рамках провідних національних географічних шкіл різних країн світу; 2) розкриття суті понять "метрополія", "метрополітенський регіон", "метрополізація".

Виклад основних результатів дослідження. Аналіз публікацій з питань метрополізації показав, що не існує єдиного розуміння цього процесу, через що термінологічно-поняттєвий апарат дослідження неусталений. Відповідно до потреб конкретного дослідження з огляду на наукові традиції певної національної наукової школи дослідники по-різному визначали цей процес і розуміли основні терміни та поняття.

У результаті аналізу наукових публікацій виділено три головні теоретико-методологічні підходи до вивчення процесу метрополізації (табл. 1). У рамках конкретних досліджень зазвичай застосовують одночасно кілька підходів для розкриття завдань і мети дослідження, тому такий поділ є дещо умовним.

Нормативний підхід. Основою для виділення метрополій за цим підходом є чинне законодавство з питань політики регіонального розвитку і децентралізації відповідних країн. Перелік таких міст та їхні межі встановлюють відповідним підзаконним актом за адміністративними межами (переважно на рівні, аналогічному областям України). Чіткі критерії визначення мет-

рополій і метрополітенських регіонів у нормативно-правових актах відсутні, указується лише їх виняткове значення для соціально-економічного розвитку певної країни чи її регіону. Таким чином, держава в рамках регіональної політики й реформи децентралізації встановлює центри управління регіонами, заручившись згодою місцевих еліт. Як зазначає Б. Рейтель, метрополії є основними осередками територіального розвитку, тому їх конкурентоспроможність є запорукою успішної реалізації регіональної політики за умов глобалізації економічних зв'язків, адже вони можуть передати позитивну динаміку свого розвитку прилеглий території [28, р. 504-505].

Політика зі створення метрополій рівноваги (*métropoles d'équilibre*) у Франції чи вищих центрів (*Oberzentren*) у Німеччині в 60-ті рр. XX ст. спиралась на усвідомлення того, що великі міста є безумовними центрами великих регіонів. При цьому вважалось, що великі міста є певним зосередженням усіх недоліків неврівноваженої системи розселення, а малі й середні – навпаки, є кісткою, на якому тримається система, тому на їх основі можна досягти зрівноваженого регіонального розвитку, поширивши інновації в різних сферах життя на прилеглу до великого міста територію.

Таблиця 1. Сучасні теоретико-методологічні підходи до вивчення процесу метрополізації

Напрямок вивчення	Провідні національні географічні наукові школи	Визначення понять		
		метрополізація	метрополія	метрополітенський регіон
Нормативний	німецька та італійська	процес посилення міжнародних функцій при визначенні міст-метрополій	місто, указане у нормативно-правовому акті держави	прилегли до міста адміністративно-територіальні одиниці, указані у відповідному акті
Функціональний	англосаксонська й українська	посилення зв'язків між містами в рамках мережевих економічних і розселенських структур/систем	полюс економічного розвитку, який, у рамках існуючої мережі малих і середніх міст, впливає на прилеглу територію	територія, на яку поширюється максимальний вплив економічних функцій метрополії
Морфологічний	російська і французька	концентрація населення і певних видів економічної діяльності в певних містах (міських агломераціях)	синонім міської агломерації	зона щоденних маятникових зв'язків міської агломерації

Складено автором самостійно на основі огляду публікацій.

Розбудова спеціалізованої інфраструктури для реалізації метрополітенських функцій міста з метою посилення його конкурентоспроможності на міжнародному рівні не завжди дає очікувані результати. Зокрема, наявність міжнародного аеропорту вказує лише на потенціал розвитку відповідних зв'язків, а не на реальну ефективність їх використання в соціально-економічному розвитку міст. Деретуляція повітряних перевезень у ЄС у рамках упровадження політики відкритого неба призвела до ліквідації монополій національних (часто державних) авіакомпаній на реалізацію міжнародних рейсів. При цьому окремі регіональні центри суттєво поліпшили своє транспортно-географічне положення через зосередження в них регулярних авіарейсів компаній, які діють у бюджетному сегменті. Для збереження пасажиропотоку національні великі авіакомпанії "...тепер майже не враховують у загальній ціні квитка перший відрізок шляху – від регіонального центру до пересадкового вузла. Ціна квитка з Тулузи до Москви через Париж, Франкфурт чи Мілан сьогодні лише ненабагато дорожча, ніж із Парижа до Москви. Це особливо сприяє великим регіональним метрополіям, потенційний пасажиропотік з яких забезпечує рентабельність рейсів, чим і пояснюється вражаюче зростання їх доступності: усі ці міста тепер напряму пов'язані з Лондо-

ном, Міланом, Амстердамом, Франкфуртом, а через них – і з рештою світу" [14, с. 30].

Таким чином, хабами стали не лише провідні й найбільші за обсягом перевезень пасажирів і вантажів міжнародні аеропорти країн ЄС, які є базовими для найбільших авіакомпаній у цій частині світу, а й міста, що спромоглися залучити за допомогою тарифного й нетарифного стимулювання до себе авіакомпанії другого ешелону. Такі сучасні тенденції розвитку світового господарства зумовлюють наростання поляризації у зосередженні багатства лише в обмеженому колі міст, які тісно взаємодіють насамперед між собою, а вже потім – із прилеглою до них територією. Тому метрополії стають "економічними полюсами, що концентрують ресурси, які надають їм беззаперечні конкурентні переваги" [28, р. 504].

Важливо при виділенні метрополітенських регіонів урахувати таку їх економіко-географічну особливість: що менше є відповідних центрів у країні, тим виразніше вони виявляються й більш чіткими є їх просторові межі. Зрозуміло, що у випадку малої за площею країни в неї буде лише один такий центр – столиця/метрополія, де поєднується політична й економічна влада. Для великих країн характерним є виділення кількох таких центрів, що зумовлено різноманіттям як природних умов і

ресурсів, так і особливостями формування системи розселення й економічних зв'язків. При цьому, як зазначає А. Загожджон, можливе виникнення трьох ситуацій [3, с. 206-207]: 1) метрополія як полюс зростання існує на території, яка має недостатньо розвинуту інфраструктуру, тому вона не може поширювати свій вплив на більшу частину прилеглої території; 2) метрополія збільшує свою зону впливу у процесі розбудови інфраструктури (насамперед транспортної), що зумовлює інтеграцію території та призводить до появи нодального економічного району, де центр зростає значно вищими темпами, ніж підпорядкована йому периферія; 3) метрополія поширює свій вплив на територію, яка знаходиться на доволі значній від неї відстані через несприятливі природні умови та відсутність інфраструктурного забезпечення на прилеглої території й особливості її транспортно-географічного ексцентричного положення.

Унаслідок децентралізації у країнах Західної Європи має місце виразний процес поліцентризму – "узгоджений розвиток території, що очолюється кількома зіставними за значенням містами", що призводить до утворення в їх межах поліцентричної мережі регіональних столиць (метрополій), частина з яких включена на глобальному рівні в ієрархічну мережу світових міст [4, с. 11]¹. Найвиразніше поліцентрична структура розселенської мережі й управління економікою серед європейських країн представлена в Німеччині.

Німецька наукова школа. Федеральне міністерство будівництва і житла Німеччини виділило у 2011 р. перші метрополії в країні. Увага акцентувалась на тому, що лише одного економічного виміру недостатньо, щоб місто мало статус європейської метрополії [16]. Метрополійні функції міст мають виявлятися у спеціальній структурі чи організації в мережах конкурентної боротьби у ЄС.

Поняття "європейський метрополітенський регіон" (Europäische Metropolregion) упроваджено в німецьку політику регіонального розвитку в 1995 р. [31, р. 512]. Під ними розуміють міста-"мотори економічного, соціального, культурного розвитку" європейського рівня. Вважається, що сама концепція таких регіонів зумовлена одночасно поглибленням і розширенням інтеграції у ЄС з впливом глобалізації. Тому у офіційній схемі просторового розвитку Німеччини метрополітенські регіони було визначено як "головні полюси, які мають вагомий функції в міжнародному масштабі, що дозволяє їм поширювати свій вплив поза межами національних кордонів" [31, р. 514].

Упровадження політики регіонального розвитку в Німеччині на основі європейських метрополітенських регіонів у другій половині 90-х рр. ХХ ст. було замінено традиційною політикою вирівнювання і компенсацій облаштування території країни. Її девізом став лозунг "Зміцнимо сильних". Якщо у 1995 р. було виділено шість таких регіонів, то вже у 2005 р. їх кількість зросла до 11, включаючи всі важливі політико-економічні центри Німеччини та прилеглу до них територію. До їх складу входить 58 % території, на якій проживає 70 % населення країни. Таким чином, їх існування не може бути важливим інструментом реалізації справжньої селективної регіональної чи міської політики підтримки обмеженої кількості міст. Значною мірою це зумовлено відсутністю чітких єдиних методичних підходів до надання відповідного статусу. Було вироблено лише єдині такі показники "метрополійності" (metropolitété) [3,

р. 518], серед яких до головних віднесено наявність штаб-квартир міжнародних компаній, посольств і консульств, міжнародного аеропорту з логістично-складським центром і міжнародних торговельних агентств і палат, виставок, конгресів. У Німеччині було прийнято, що межами метрополітенських регіонів є межі адміністративних одиниць. Водночас у різних федеральних землях було взято різні одиниці адміністративного поділу, що зумовило значний контраст за площею метрополітенських регіонів.

Італійська наукова школа. Практика виділення метрополітенських регіонів в Італії значною мірою подібна німецькій, але є і власна специфіка. Зокрема, в Італії поняття метрополітенського ареалу (area metropolitana) – територія, для якої характерні "тісні інтеграційні зв'язки з економічної діяльності, основних послуг суспільного життя, а також у сфері культурних відносин і територіальних характеристик", законодавчо закріплена у 2001 р. у статті 114 Конституції. Відповідна норма була практично реалізована в Законі Італійської Республіки № 135 від 07.08.2012 р. Згідно з ним до метрополітенських ареалів віднесено такі міста та прилегли до них провінції: Рим, Барі, Болонья, Венеція, Генуя, Мілан, Неаполь, Реджьо-Калабрія, Турин, Флоренція. Пізніше у автономних політико-адміністративних одиницях Італії також виділено власні метрополітенські ареали: Кальярі, Катанья, Мессіна, Палермо, Трієст. До їх складу включено не прилеглі провінції, а лише комуни, з якими вони мають тісні щоденні зв'язки. Таким чином, нормативна практика виділення таких ареалів у Італії має два відмінні підходи – провінційний і комунальний. Їх виділення надає місцевим елітам можливість самостійно вирішувати основні напрями регіональної політики в рамках метрополітенських ареалів. В останніх наукових географічних публікаціях із питань метрополізації розглядаються практичні аспекти реалізації відповідної регіональної та міської політики в Італії (наприклад [15; 23]).

У офіційній статистиці Італіатат продовжують використовуватися як статистичні одиниці комуни і провінції, а для вивчення урбанізаційних процесів – такі поняття, як міська морфологічна агломерація (міська агломерація у вузькому сенсі) і локальна система праці – повсякденне місто. Значною мірою це пов'язано зі специфікою урбанізаційних процесів в Італії, які зумовили впровадження поняття "дифузне місто" – сукупність центрального міста та пов'язаних із ним щоденних маятникових зв'язків населених пунктів, розміщених на основних транспортних осях. При цьому частина з них, особливо в гірській місцевості, знаходиться на значній відстані від центрального міста агломерації [29, р. 526-527].

Функціональний підхід. Учені, які проводять дослідження міст і зони їх впливу, із цих позицій насамперед виявляють ознаки вияву функцій, які, на їхню думку, є визначальними саме для віднесення міст до метрополій. При цьому окремі з цих функцій є водночас невід'ємними складовими інших урбаністичних утворень – міських агломерацій, урбанізованих регіонів, ієрархічних систем розселення. Це ускладнює кількісне та якісне виокремлення специфіки процесу метрополізації. Панівною є думка, що метрополія – це полюс економічного зростання, що в рамках існуючої мережі малих і середніх міст, які входять до зони його економічного впливу, визначає і спрямовує розвиток відповідної території.

При вивченні метрополій акцентується увага більше на зв'язках між такими містами, ніж на виділенні певних меж зон їх впливу. Останні визначаються як мінливі й дисконтинуальні, що зумовлено реалізацією метрополітенських функцій у рамках мережевих економічних і

¹ В Україні відповідні географічні дослідження лише тільки розпочато [10].

розселенських структур. Єдиних меж зон впливу всіх функцій одночасно не може бути. Таким чином, до метрополітенського регіону включають прилеглу до головного міста територію, на яку впливає це місто за визначеними функціями. Існує загальна для країн Західної Європи практика розвитку в рамках ЄС політики метрополізації. Для цього застосовують "сукупність інструментів щодо розвитку метрополітенських функцій у певних агломераціях (концентрацію політичної влади і центрів управління економікою на європейському чи глобальному рівнях, основні транспортні вузли тощо)" [19, p. 560].

Останні широкомасштабні дослідження функцій міст ЄС були проведені в рамках програми ESPON 143 (2007) [21]. Було розкрито зв'язок між функціями міст та їх положенням у поліцентричній міській системі Західної Європи [20]. У рамках попередньої програми ESPON 111 (2005) було обґрунтовано виділення серед переліку міст і зон їх впливу у ЄС окремо MEGA (Metropolitan European Growth Area – Європейських метрополітенських ареалів зростання) на основі таких індикаторів [20]: 1) людність міста; 2) важливий транспортний вузол; 3) важливий центр промисловості; 4) осередок знань; 5) управлінський центр.

У сучасній *англосаксонській геоурбаністиці* під метрополіями розуміють "скупчення близько розміщених міст і селищ, об'єднаннях у систему тісними виробничими, трудовими, культурно-побутовими і комунально-господарськими взаємозв'язками" [9, с. 8]. За такого підходу фактично досліджують особливості вияву функцій у межах міських агломерацій.

Для англосаксонської наукової школи характерна певна еволюція в розумінні поняття "метрополія" і "метрополітенський ареал/регіон". До 70-х рр. ХХ ст. при вивченні процесу метрополізації (за винятком Лондона і Нью-Йорка) майже не бралися до уваги міжнародні функції міст [26]. Програмною статтею, з якої розпочалися широкомасштабні географічні дослідження міжнародних функцій великих міст, у цій науковій школі стала публікація Ж. Готтмана [22]. Традиційно в англосаксонській школі метрополіями (metropolis) вважають міста людністю від 50 до 10 тис. осіб, що знаходяться між власне містом (city) і регіональним містом (regional city) [17, p. 15-16]. Лише у 70-ті рр. ХХ ст. отримав перевагу підхід, згідно з яким було визначено метрополії національного, регіонального й субрегіонального рівнів. Основою їх виділення була наявність закладів сфери послуг певного типу та їх роль у транспортному сполученні як ядра нодального району. Цей район розглядався як власне функціональний район / метрополітенський регіон. Допоміжним чинником у його делімітації була мережа населених пунктів та їх людність. Наприклад, у Бразилії, де дослідження метрополітенських регіонів проводились під сильним впливом англосаксонської школи (переважно наукової школи Чиказького університету), їх вважали "не лише як географічно визначений простір, який було інституціоналізовано, а й як множину просторових одиниць (муніципалітетів), економічно чи соціально пов'язаних між собою інтенсивними зв'язками, що створювало, як наслідок, характерний візерунок організації простору" [30, p. 67].

У офіційній статистиці США використовують поняття "метрополітенський статистичний ареал/район" (metropolitan statistic area), до складу якого входять центральне місто з населенням від 50 тис. осіб і прилегла до нього урбанізована територія, на якій мешкає не менше 50 тис. осіб із густотою населення у 1000 осіб/км² [8, с. 30]. Тому в цій країні фактично метрополітенські райони є інституціональними одиницями регіонального управління.

Українські дослідження метрополізації переважно проводять фахівці з Інституту регіональних досліджень імені М. І. Долишнього НАН України. З позицій вітчизняної геоурбаністики проаналізовано лише функції найбільших міст держави [13]. М. І. Мельник пропонує розрізняти метрополії у вузькому (світові й континентальні міста) і широкому розумінні (центри національного і регіонального рівнів) при вивченні відповідних міст України [8, с. 23]. Для виявлення перших виняткове значення мають зовнішньоекономічні зв'язки, а "прилегла територія не чинить визначального впливу на структуру та функції таких міст", тоді як для метрополій у широкому розумінні найістотношою рисою є передача імпульсів розвитку, що поступили завдяки міжнародним зв'язкам у відповідне місто, на прилеглу до них територію [13, с. 23, 25]. Міжнародні функції міст України докладно розкрито нами у [13, с. 15-28], тому немає потреби їх повторного аналізу. Тому доцільно зупинитись докладніше на особливостях функціонального підходу саме до вивчення регіональних метрополій.

Великого значення набуває не просто виявлення певної функції в населеному пункті міської агломерації, а й локалізація підприємств, установ, організацій, доступність до них споживачів [8, с. 40]. На думку М. І. Мельник, до таких функцій слід віднести: організаційно-управлінську, економічну, інноваційно-креативну, культурну, туристично-репрезентативну, науково-освітню, транспортно-логістичну, соціально-демографічну [8, с. 44]. Фактично подано всі сучасні види економічної діяльності, які існують у будь-якому великому місті. Тому вважати, що наявність цих функцій у місті є підставою для його віднесення до метрополій, не є доречним. Більш слушною є пропозиція Я. Бондарука щодо виділення як основних критеріїв метрополійності лише тих функцій міст, які мають надрегіональний вияв і значення, відзначаються рідкістю чи унікальністю, просторово зосереджені й утворюють ефект мультиплікатора щодо міської та регіональної економіки [8, с. 55].

Морфологічний підхід. До метрополії входить та частина забудованої території, на якій розміщені установи, організації, компанії, що реалізують метрополітенські функції. Дослідником визначається певний мінімальний поріг їх концентрації, нижче якого не може бути просторова інтеграція між відповідними населеними пунктами. Велику увагу при цьому підході приділено розселенню (густота населення є визначальним індикатором) і розвитку міської інфраструктури (особливо тієї частини, яка задіяна на обслуговування бізнес-структур). Межі метрополітенського регіону безпосередньо пов'язані з розміщенням міської забудови. При такому підході функціональна міська агломерація є синонімом метрополії, а зона її щоденних маятникових зв'язків (щоденне місто) – метрополітенським регіоном. Розселенська мережа має виразну ієрархію центрів, що по-різному впливають на їх функції. Подібні погляди є доволі поширеними не лише серед представників морфологічного, а й функціонального підходів до вивчення метрополій [27]. Особливо вони поширені в російській науковій школі [Дружинин, 2008].

У рамках *російської школи* геоурбаністики окремі аспекти метрополізації досліджували насамперед у рамках вивчення міських агломерацій. Особливу цінність становлять роботи з питань аналізу систем розселення у країнах Європи [1; 2; 4; 6; 7; 12 та ін.]. У них висвітлено основні тенденції розвитку міських систем, показано їх вплив на національну і регіональну системи розселення.

Агломерації формуються одночасно зі всією територіальною структурою економіки, тому їх необхідно розг-

лядати і як форми розселення, і як форми територіальної організації господарства. Велике місто, "активно взаємодіючи зі своїм найближчим оточенням, створює плеяду супутників, виявляє районоутворюючу роль у рамках економічного району, впливає на ще більші території, адже воно є вузлом міжрайонних зв'язків" [6, с. 115]. Таке місто є центром регіону, займаючи важливе місце в опорному каркасі країни. Визначальну роль у його розміщенні має його положення "щодо мережі існуючих і потенційних центрів ваги економічного життя і щодо системи головних економічних зв'язків". Тому "великі міста зростають у відповідь на потребу в системі вузлів, що забезпечують вирішальні зрушення в територіальній структурі країни, які реалізують взаємодію різних її частин і розвиток контактів із закордонним світом" [6, с. 118-119]. Таким чином, метрополізація розглядається як морфологічний різновид урбанізації та процес найвищої концентрації різних видів діяльності й населення в окремих центрах – метрополіях. При цьому гіпертрофований розвиток одного такого міста у країні О. Г. Дружинін пропонує називати суперметрополією [2, с. 3].

При цьому що більшою є країна за площею і різноманіттям природних умов і ресурсів, то різноманітнішою є система її опорних каркасів. Водночас господарська освоєність території дозволяє збільшити її насиченість транспортною інфраструктурою, що створює передумови для виникнення нових великих міст як потенційних ядер майбутніх міських агломерацій і метрополітенських регіонів. Г. М. Лаппо для Росії виявив таку закономірність: чим нижче економічна щільність території, тим більша величина великих міст – компенсація концентрації господарства і населення в окремих великих центрах [7, с. 15].

В. О. Колосов акцентує увагу на тому, що існує різка невідповідність транспортної доступності в більшості міст у Росії, яка контрастує із Францією, де "майже всі її головні міста із розвитком мережі швидкісних залізниць перетворились на "передмістя Парижа", куди із центра країни неважко з'їздити і повернутись протягом одного дня. З Москви обернутись за день можна лише до першого кільця обласних центрів" [4, с. 8].

Не втрачає актуальності схема морфологічних зон міських агломерацій, запропонована О. Є. Слукою у 1984 р. [12, с. 181-182]: 1) центральне місто в його адміністративних межах; 2) внутрішня зона (кільце) передмість, що безпосередньо межує з центральним містом; 3) зовнішня зона (кільце) передмістя з переважно садибною забудовою. Поєднання цих трьох зон утворює фактичне місто та є агломерацією у вузькому розумінні, чи урбанізованих ареалом. До складу агломерації в широкому розумінні слід також додати міста-супутники, які знаходяться на певній відстані від зони щільної забудови, проте мають стабільні тісні зв'язки з центральним містом, а також урбанізовану територію – сільську урбанізовану зону (у радіусі до 60 км від центрального міста), населення якої переважно зайняте несільськогосподарською діяльністю та значна частина з яких працює в межах урбанізованого ареалу.

Значною мірою сучасні російські географічні дослідження метрополізації спираються на напрацювання французьких колег, про що свідчить видання спільної колективної монографії представниками цих наукових шкіл [4]. Спільні дослідження мають давню традицію [12].

Французька наукова школа. Для виділення меж фактичного міста – агломерації у вузькому розумінні (agglomeration restreinte) – у Франції офіційно у статистиці використовують критерії суцільної забудови – населений пункт входить до міської агломерації в разі, коли розрив у забудові не перевищує 200 м і має люд-

ність не менше 50 осіб. До складу забудови включено: парки, стадіони, торговельно-розважальні центри, громадські заклади, дороги, аеродроми тощо [12, с. 183]. Офіційно у Франції визначено й використовується у статистиці та географічних дослідженнях поняття "урбанізований ареал" – місто-ядро ("полюс" – "міська одиниця, яка нараховує якнайменше 5000 робочих місць") і периферійна зона впливу ("корона" – "комуни, з яких відправляються туди на роботу не менше 40 % усього самодіяльного населення") [11, с. 140]. "Те, що в Росії називають агломерацією, у Франції описується за допомогою терміна "métropole régionale" (регіональна столиця), а територіальне розростання регіональних столиць, що поглинає дрібні містечка і комуни, класифікується як метрополізація, установлення достатньо жорсткої ієрархічної залежності між центральним містом і його великою периферією" [4, с. 8].

Переважний розвиток в умовах глобалізації саме метрополій, міст на найвищому щаблі ієрархії системи розселення, призвів у 80-ті рр. ХХ ст. до збільшення контрастів у регіональному розвитку розвинутих країн світу. Це дало право Б. Жуові та К. Лефеврові висунути тезу про некерованість розвитку метрополій, які неможливо розвивати за допомогою традиційних інструментів міської й регіональної політики через дуже мінливі й нечіткі зони їх впливу та різке домінування в їх власному розвитку міжнародних глобальних процесів [24]. Це зумовило те, що в сучасній регіональній політиці Франції питання розвитку міських агломерацій є одним з найбільш актуальних [5].

Висновки. Проведений аналіз праць представників різних національних наукових шкіл показав, що не існує загальноприйнятого розуміння понять "метрополія" і "метрополітенський регіон". Усі погляди можна згрупувати у три підходи: 1) нормативний; 2) функціональний; 3) морфологічний. Відміна між ними зумовлена традиціями відповідних геоурбаністичних досліджень. Метрополізація призводить до появи функціонального економічного району нодального типу, адже навколо великого міста формується зона впливу, яка власне і є таким регіоном. У його складі виділяють: ядро (центральне місто регіону), безпосередню зону його впливу (міська агломерація), зовнішню зону установлених економічних, екістичних і трудових зв'язків (метрополітенський регіон).

Список використаних джерел:

1. Дружинин А. Г. Пространственное развитие города-миллионера: тенденции постсоветского периода : монография / А. Г. Дружинин. – Ростов на/Д.: Изд-во ЮФУ, 2008.
2. Дружинин А. Г. Метрополитанизация как доминантная тенденция территориальной организации общества в постсоветский период: универсальные проявления и южно-русская специфика [Электронный ресурс] / А. Г. Дружинин // Географ. вестн. Пермского ун-та. – 2009. – № 3. – Режим доступа : http://www.geo-vestnik.psu.ru/files/vest/174_metroplizatsiq_kak_dominantnaq_tendenciq.pdf
3. Загажджон А. Индустриализуемый район и территориально-производственный комплекс (на примере Нижнесилезского меднорудного округа) / А. Загажджон // Методы и модели регионального анализа : матер. второго советско-польского симпозиума "Модели территориальных социально-экономических систем". – Новосибирск : Ин-т экономики и организации пром. производства СО АН СССР, 1977. – С. 202-218.
4. Колосов В. А. Региональные центры в условиях глобализации: проблемы сравнительных исследований / В. А. Колосов, О. И. Вендина, Д. Эккерт // Крупные города и вызовы глобализации ; под ред. В. А. Колосова и Д. Эккерта. – Смоленск : Ойкумена, 2003. – С. 5-15.
5. Кудруа де Лилль Л. Пути интернационализации европейской метрополии (на примере Лиона) [Электронный ресурс] / Лилль Л. Кудруа де, А. Альбер // Укр. геогр. ж. – 2016. – № 2. – С. 32-38. – Режим доступа : <https://doi.org/10.15407/ugz2016.02.032>
6. Лаппо Г. М. Большие города СССР (факторы и проблемы развития) / Г. М. Лаппо // Природные ресурсы и территориальная организация хозяйства: сб. науч. ст. – М.: Ин-т географии АН СССР, 1979. – С. 114-124.
7. Лаппо Г. М. Опорный каркас территориальной структуры народного хозяйства / Г. М. Лаппо // Территориальная организация прои-

зводительных сил СССР : сб. науч. ст. – М. : Москов. филиал Геогр. общ-ва СССР, 1978. – С. 3-25.

8. Метрополітні функції великих міст України: потенціал розвитку та перспективи реалізації. – Львів : Ін-т регіональних досліджень ім. М. І. Долишнього НАН України, 2016. Сер. "Проблеми регіонального розвитку".

9. Особенности современного этапа урбанизации в капиталистических и развивающихся странах / Л. И. Бонифатьева, В. М. Харитонов // Крупнейшие города капиталистических и развивающихся стран. – М. : Изд-во МГУ, 1987. – С. 4-18.

10. Савчук І. Г. Поліцентричний розвиток як складова сучасної регіональної політики [Електронний ресурс] / І. Г. Савчук // Укр. географ. журн. – 2013. – № 1. – С. 39-45. – Режим доступу : <https://doi.org/10.15407/ugz2013.01.039>

11. Сен-Жюльєн Т. Полицентризм и градиент "центр-периферия" в зоне влияния Парижа / Т. Сен-Жюльєн // Крупные города и вызовы глобализации ; под ред. В. А. Колосова и Д. Эккерта. – Смоленск : Ойкумена, 2003. – С. 139-152.

12. Слука А. Е. Население Западной Европы: воспроизводство, миграции, расселение, занятость / А. Е. Слукa. – М. : Финансы и статистика, 1984.

13. Функции городов и их влияние на пространство ; под ред. Л. Г. Руденко. – К. : Феникс, 2015.

14. Эккерт Д. Место региональных метрополий в европейских транспортных сетях: от маргинализации к интеграции / Д. Эккерт // Крупные города и вызовы глобализации ; под ред. В. А. Колосова и Д. Эккерта. – Смоленск : Ойкумена, 2003. – С. 25-36.

15. Bartaletti F. Città metropolitane e aree metropolitane. Il disegno politico e l'approccio scientifico // Rivista geographica italiana. – 2015. – Vol. 122, n. 4. – P. 401-422.

16. BBSR. Metropolräume in Europa – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2010/DL_4_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=2

17. Berry B. Geography of Market Centers and Retail Distribution. – Endlewood Cliffs (N.J.) : Prentice-Hall, 1967. – 146 p.

18. Brunet R. Les villes européennes. – Montpellier : DATAR, 1989. – 79 p.

19. Chilla T. L'Union Européenne a-t-elle une politique de développement des métropoles? // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P. 558-569.

20. ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. – Bruxelles : European Commission, 2005. – 348 p.

21. ESPON 143. Study of Urban Functions. – Bruxelles : European Commission, 2007. – 253 p.

22. Gottman J. The dynamics of large cities // The Geographical Journal. – 1974. – Vol. 140, part 2. – P. 254-61.

23. Il riordino territoriale dello Stato / Rapporto annuale della Società Geografica Italiana. – Roma: Società Geografica Italiana, 2015. – 120 p.

24. Jouve B., Lefèvre C. Métropoles ingouvernables. – Paris : Elsevier, 2002. – 203 p.

25. Lévy J. Paris métropolitains, réseaux et territoires de l'espace parisien / Interdependances mondiales et implications lémaniques. – Genève : Georg, 1995. – P. 57-73.

26. Mattiia J.M., Thompson W.R. The Measurement of the Economic Base of the Metropolitan Area // Land Economics. – 1955. – Vol. 31. – P. 215-228.

27. Oliveira de, D.L. A emersão da região logística-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva // Espaço e Economia. – 2015. – Vol. IV, n 7. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL : <http://espacoecoonomia.revues.org/1814> ; DOI : 10.4000/espacoecoonomia.1814

28. Reitel B. Vision européennes de la métropolisation: concepts globaux, enjeux et politiques nationales // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P. 503-511.

29. Rivière D. La question métropolitaine en Italie: entre compétition et risqué de décohésion // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P. 523-533.

30. Sant'Anna M., Elias de Castro I., Socorro Rocha de M. Classificação dos municípios das regiões metropolitanas, Segundo níveis da urbanização // Revista Brasileira da Geographia. – 1977. – Vol. 39, n 4. – P. 56-81.

31. Schulz Ch. La politique des "Metropolregionen" en Allemagne // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P.512-522.

References:

1. Druzhinin A.G. Prostranstvennoye razvitiye goroda-millionera : tendentsii postsovet'skom perioda : monografiya. – Rostov na-Donu: Izd-vo YUFU, 2008. – 192 s.

2. Druzhinin A.G. Metropolizatsiya kak dominantnaya tendentsiya territorial'noy organizatsii obshchestva v postsovet'skom period: universal'nyye proyavleniya i yuzhno-russkaya spetsifika // Geograficheskiy vestnik [Nauchnyy zhurnal Permskogo un-ta]. – 2009. – №3. – [Elektronnyy resurs]. – Режим доступа: http://www.geo-vestnik.psu.ru/files/vest/174_metropolizatsiq_kak_dominantnaq_tendenciq.pdf

3. Zagazhdzhon A. Industrializiruyemyy rayon i territorial'no-proizvodstvennyy kompleks (na primere Nizhnesilez'skogo mednorudnogo okrestnosti) / Metody i modeli regional'nogo analiza. Mat-ly vtorogo

sovetsko-pol'skogo simpoziuma "Modeli territorial'nykh sotsial'no-ekonomicheskikh sistem". – Novosibirsk: In-t ekonomiki i organizatsii promyshlennogo proizvodstva SO AN SSSR, 1977. – S. 202-218.

4. Kolosov V.A., Vendina O.I., D. Eckert. Regional'nyye tsentry v usloviyakh globalizatsii : problemy sravnitel'nykh issledovaniy / Krupnyye goroda i vyzovy globalizatsii / [pod red. V.A. Kolosova i D.Ekkerta]. – Smolensk: Oykumena, 2003. – S. 5-15.

5. Coudroy de Lille Lydia, Albert Alexandre. The paths of internationalization for European metropolises : the case of Lyon // Ukr. geogr. z. – 2016. – № 2. – S. 32-38. <https://doi.org/10.15407/ugz2016.02.032>

6. Lappo G.M. Bol'shiye goroda SSSR (prichiny i problemy razvitiya) / Prirodnyye resursy i territorial'naya organizatsiya khozyaystva. – M.: In-t geografii AN SSSR, 1979. – S. 114-124.

7. Lappo G.M. Opornyy karkas territorial'noy struktury narodnogo khozyaystva / Territorial'naya organizatsiya proizvoditel'nykh sil SSSR. – M.: Moskov. filial Geogr. obshch-va SSSR, 1978. – S. 3-25.

8. Metropolyni funktsii krupnykh gorodov Ukrainy : potentsial razvitiya i perspektivy realizatsii. – L'vov: In-t regional'nykh issledovaniy im. M.I. Nizhnego NAN Ukrainy, 2016. – 552 s.

9. Osobennosti sovremennogo etapa urbanizatsii v kapitalisticheskikh i razvivayushchikhsya stranakh / L.I. Bonifat'yeva, V.M. Kharitonov / Krupneyshiyе goroda kapitalisticheskikh i razvivayushchikhsya stran. – M.: Izd-vo MGU, 1987. – S. 4-18.

10. Savchuk I. Polycentric development as a component of modern regional policy // Ukr. geogr. z. – 2013. – № 1. – S. 39-45. <https://doi.org/10.15407/ugz2013.01.039>

11. Saint-Julien T. Politsentrizma i gradiyent "tsentr-periferiya" v zone vliyaniya Parizha / Krupnyye goroda i vyzovy globalizatsii [pod red. V.A. Kolosova i D.Ekkert]. – Smolensk: Oykumena, 2003. – S. 139-152.

12. Sluka A.Ye. Naseleniye Zapadnoy Yevropy : vosproizvodstvo, migratsii, rasseleniye, zanyatost' / Aleksandr Yevgen'yevich Sluka. – M.: Finansy i statistika, 1984. – 271 s.

13. Funktsii gorodov i ikh vliyaniye na prostranstvo / [pod red. L. Rudenko]. – M.: Feniks, 2015. – 292 s.

14. Eckert D. Mesto regional'nykh metropoliy v yevropeyskikh transportnykh setyakh : ot marginalizatsiya k integratsii / Krupnyye goroda i vyzovy globalizatsii [pod red. V.A. Kolosova i D.Ekkerta]. – Smolensk: Oykumena, 2003. – S. 25-36.

15. Bartaletti F. Città metropolitane e aree metropolitane. Il disegno politico e l'approccio scientifico // Rivista geographica italiana. – 2015. – Vol. 122, n 4. – P. 401-422.

16. BBSR. Metropolräume in Europa – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL: http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BerichteKompakt/2010/DL_4_2010.pdf?__blob=publicationFile&v=2

17. Berry B. Geography of Market Centers and Retail Distribution. – Endlewood Cliffs (N.J.) : Prentice-Hall, 1967. – 146 p.

18. Brunet R. Les villes européennes. – Montpellier : DATAR, 1989. – 79 p.

19. Chilla T. L'Union Européenne a-t-elle une politique de développement des métropoles? // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P. 558-569.

20. ESPON 111. Potentials for polycentric development in Europe. – Bruxelles : European Commission, 2005. – 348 p.

21. ESPON 143. Study of Urban Functions. – Bruxelles : European Commission, 2007. – 253 p.

22. Gottman J. The dynamics of large cities // The Geographical Journal. – 1974. – Vol. 140, part 2. – P. 254-61.

23. Il riordino territoriale dello Stato / Rapporto annuale della Società Geografica Italiana. – Roma: Società Geografica Italiana, 2015. – 120 p.

24. Jouve B., Lefèvre C. Métropoles ingouvernables. – Paris : Elsevier, 2002. – 203 p.

25. Lévy J. Paris métropolitains, réseaux et territoires de l'espace parisien / Interdependances mondiales et implications lémaniques. – Genève : Georg, 1995. – P. 57-73.

26. Mattiia J.M., Thompson W.R. The Measurement of the Economic Base of the Metropolitan Area // Land Economics. – 1955. – Vol. 31. – P. 215-228.

27. Oliveira de, D.L. A emersão da região logística-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva // Espaço e Economia. – 2015. – Vol. IV, n 7. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: URL : <http://espacoecoonomia.revues.org/1814> ; DOI : 10.4000/espacoecoonomia.1814

28. Reitel B. Vision européennes de la métropolisation: concepts globaux, enjeux et politiques nationales // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P. 503-511.

29. Rivière D. La question métropolitaine en Italie: entre compétition et risqué de décohésion // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P. 523-533.

30. Sant'Anna M., Elias de Castro I., Socorro Rocha de M. Classificação dos municípios das regiões metropolitanas, Segundo níveis da urbanização // Revista Brasileira da Geographia. – 1977. – Vol. 39, n 4. – P. 56-81.

31. Schulz Ch. La politique des "Metropolregionen" en Allemagne // Bulletin de l'Association de Géographes Français. – 2012. – n 4. – P.512-522.

Надійшла до редколегії 20.03.18