

Н. Добыш, асп.

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

ПОЛИТИКА МАСШТАБА И ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ ПОЛЯРИЗАЦИЯ ЭЛЕКТОРАЛЬНЫХ ПРЕФЕРЕНЦИЙ В УКРАИНЕ, 2002–2014

Статья исследует территориальную гомогенизацию и поляризацию в Украине на примере парламентских выборов в 2002–2014 гг. Для исследования используются данные на уровне участков для голосования и индекс Ли для анализа территориальной гомогенизации (анализ вариации на основе среднего абсолютного отклонения, поделенного на два для избегания двойного подсчета). Результаты показывают, что, в то время как электоральное поведение в Украине в 2002–2014 гг. становилось все больше территориально гомогенизированным (индекс Ли постепенно снижался), страна переживала территориальную поляризацию, поскольку показатель для трех Галицких областей и двух Донбасских рос или стабильно оставался высоким. Больше того, если в 2002 г. территориальная структура показывала значимую территориальную гетерогенность и только Галицкие области как полюс, то в 2006–2012 гг. структура стала биполярной. В 2014 г. Западный полюс относительно территориально гомогенизировался, тогда как территории Донецкой и Луганской областей остались территориальным полюсом. Такие документы, как раскрытые следствием в суде против Манафорта, показывают, что такая динамика имеет аспект стратегического использования географического масштаба для достижения электорального успеха Партией регионов. Также статья обращает внимание на важность административных и исторических границ, которым часто следует электоральное поведение.

Ключевые слова: территориальная гомогенизация, территориальная поляризация, политика географического масштаба, парламентские выборы в Украине.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2019.73.13>
УДК 911.3:33(477.8)

М. Ярошевич, асп.

Львівський національний університет імені Івана Франка, Львів, Україна

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ПОЛОЖЕННЯ ЯК ЧИННИК ФОРМУВАННЯ СХІДНОЄВРОПЕЙСЬКОГО ГАЗОВОГО ХАБУ

Східноєвропейський газовий хаб – один із найбільш масштабних енергетичних проектів, який здатен лібералізувати ринок природного газу, інтегрувати українську газотранспортну систему в загальноєвропейську систему газопроводів та забезпечити рентабельність підземних сховищ газу країни. Розглянуто географічне положення як важливий фактор формування Східноєвропейського газового хабу. Охарактеризовано один із основних об'єктів газотранспортної інфраструктури – газові сховища, на базі яких має сформуватись майбутній український газовий хаб. Проаналізовано основні параметри функціонування газових сховищ. Вивчено європейський досвід функціонування газових хабів. Проведено аналіз функціонування газових хабів Німеччини та їх зв'язок із газосховищами країни.

Ключові слова: географічне положення, суспільно-географічне положення, економіко-географічне положення, газовий хаб, газове сховище

Постановка проблеми. Географічна віддаленість газосховищ Західного регіону України (ЗРУ) від інших підземних сховищ газу (ПСГ) країни не тільки зміцнює логістичні позиції, але й також дає змогу розглядати сукупність ПСГ ЗРУ як газовий хаб європейського зразка. Тобто, мова може йти про формування на території ЗРУ Східноєвропейського газового хабу. Актуальність теми дослідження полягає у необхідності суспільно-географічного вивчення транспортно-енергетичних проблем країни. Найбільшою мірою у цій праці використовуються конкретно наукові методи, а саме: метод аналізу аналогових ареалів, оскільки проводиться дослідження об'єктів – газових хабів шляхом їх зіставлення; метод порівняння; картографічний метод (для наочного висвітлення досліджуваної проблематики).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Поняття географічного положення є однією з головних категорій географічної науки. Під ним розуміють розташування об'єкта або ареалу земної поверхні стосовно інших об'єктів чи територій, які розміщені за межами цього об'єкта або ареалу і мають на них вплив. Географічне положення – динамічний опис, який постійно набуває нових ознак і змінюється у міру зміни різних властивостей географічного об'єкта та його взаємозв'язків з іншими об'єктами і явищами. Проф. О. Шаблій зазначає, що "географічне положення – це просторове відношення певного об'єкта (країни, міста, гірського масиву тощо) до географічних данностей, що лежать поза ним і мають чи можуть мати на нього суттєвий вплив" [5, с. 93]. У структурі географічного положення виділяють підсистеми – суспільно-економічне, культурно-географічне, етнокультурно-географічне положення. Учений відносить "географічне положення" до складної категорії, оскільки воно завжди індивідуалізує географічний об'єкт. У "географічному положенні" відображається така

його ознака, як позиційність і унікальність. На думку вченого, географічне положення – це властивість об'єкта, але водночас у ньому відображається його відношення до інших територіальних систем. Підхід до визначення суспільно-географічного положення цілком зберігає риси визначення географічного положення як такого. Суспільно-географічне положення трактується як положення певного суспільно-географічного об'єкта щодо інших об'єктів, які мають для нього господарське значення (джерел сировини та енергії, транспортних шляхів тощо). Проф. О. Топчієв у праці "Основи суспільної географії" описує відношення та взаємодію географічного об'єкта з іншими об'єктами як важливу характеристику, яка впливає на його подальший розвиток. Учений зазначає, що просторове відношення об'єкта до інших сусідніх є відносно прив'язкою, але використовується географами частіше, оскільки дає змогу здійснити комплексну характеристику просторової організації: "...теорія і практика суспільно-географічних досліджень переконливо свідчать, що саме аналіз відносних місцезположень, дослідження сусідства дають змогу дати розміщенню окремих об'єктів глибоку та змістовну якісну характеристику" [2, с. 154–155]. Є кілька наукових праць, які розглядають тему газових хабів. Праця П. Хезера "Континентальні європейські газові хаби: чи виконують вони поставлені цілі?" забезпечує загальний огляд розвитку газового ринку Європи. Після вивчення розвитку торговельної ліквідності та тісного взаємозв'язку газових хабів можна стверджувати про швидке наростання потужностей газових хабів [3]. Ця праця також дає уявлення про особливості окремих вузлів, причини їх конкретного еволюційного шляху та перспективи їх подальшого розвитку.

Мета. Метою роботи є висвітлення важливих географічних передумов формування проектного Схід-

ноєвропейського газового хабу та його конкурентоспроможності на газовому ринку Європи. Зокрема, увага приділяється важливості транспортно-географічного положення як одного із найважливіших факторів формування стратегічного транспортного об'єкту країни.

Виклад основного матеріалу. Транспортно-географічне положення ми розглядаємо як підсистему економіко-географічного положення, при вивченні якого звертається увага на інфраструктурні компоненти транспортних систем. Ведучи мову про конкретний об'єкт – Східноєвропейський газовий хаб, у першу чергу, варто локалізувати газові сховища як окремі структурні елементи. На території Західного регіону України розташовано п'ять підземних сховищ газу (ПСГ): Угерське, Опарське, Більче-Волицько-Угерське, Дашавське та Богородчанське (рис. 1). Найбільшим серед вищезначених є Більче-Волицько-Угерське з активною потужністю 17050 млн м³. Дане газосховище має стати ядром майбутнього проектного хабу. Наступними за величиною є Богородчанське – 2 300 млн м³, Дашавське – 2 150 млн м³, Опарське – 1 920 млн м³ та Угерське – 1 900 млн м³ [4]. Усі газосховища Західного регіону ма-

ють однаковий генезис: вони виникли на місці виснажених газових/нафтових родовищ [6]. Слід також зазначити, що газові сховища, особливо перших чотири, розташовані на невеликих відстанях один від одного. Це дозволяє говорити про них як про один структурований географічний об'єкт.

П'ять вищенаведених ПСГ майже збігаються розташуванням Олеської сланцевої площі у межах Західного регіону України загальною площею 6 324 км². Олеська ділянка міститься на території Львівської (Буський, Жидачівський, Жовківський, Золочівський, Кам'янка-Бузький, Миколаївський, Перемишлянський, Пустомитівський, Сокальський райони), Івано-Франківської (Тлумацький, Галицький, Городенківський, Рогатинський райони) та крайньої західної частини Тернопільської областей.

Окрім п'яти підземних сховищ газу (ПСГ) Західного регіону на території України знаходяться ще вісім. Сім із них розташовані на Лівобережжі Дніпра, уздовж важливих транспортно-трубопровідних вузлів (а також Глібовське на території тимчасово окупованого Криму) [1].



Рис. 1. Підземні сховища газу Західного регіону України

Газові сховища Червонопартизанське (загальна потужність 2700 млн м³) та Олишівське (загальна потужність 660 млн м³) являють собою природні резервуари на базі водоносної структури. Усі інші ПСГ, як і газосховища Західного регіону, створені на місці колишніх газових/нафтових родовищ. За показником загальної потужності газосховища розташовуються таким чином: Пролетарське – 4800 млн м³, Солохівське – 2000 млн м³, Кегічівське – 1315 млн м³, Вергунське – 920 млн м³, Краснопопівське – 800 млн м³ [4]. Дані ПСГ здебільшого використовуються для внутрішніх

потреб країни загалом та регіону зокрема. Загалом система українських газосховищ є однією із найпотужніших у світі та найпотужнішою в Європі (табл. 1).

Згідно з даними НАФТОГАЗу протягом останніх років Україна використовує лише до 50 % потужності власних газосховищ. Компанія почала проект прогнозування попиту на використання ПСГ і вивчення можливості збільшення активних потужностей систем. За даними платформи Gas Infrastructure Europe рівень запасів газу в ПСГ у цілому по країнах Європи за останній період знизився більш ніж на половину.

Таблиця 1. Показники використання газових сховищ Європи

Країна	Загальна потужність, млн м ³ *станом на 10.04.2017	Запас природного газу у сховищі, млн м ³ *станом на 10.04.2017	Відсоток використання, %*станом на 10.04.2017	Загальна потужність, млн м ³ *станом на 02.06.2018	Запас природного газу у сховищі, млн м ³ *станом на 02.06.2018	Відсоток використання, %*станом на 02.06.2018
Україна	30950	8304	26,8	30950	9679	31,3
Німеччина	22627	6680	29,5	22483	8283	36,8
Італія	18445	7630	41,4	18597	10865	58,4
Франція	12855	2898	22,5	12669	3411	26,9
Нідерланди	13338	2270	17,0	12427	3987	32,1
Австрія	8773	1463	16,7	8816	2917	33,1

За оцінками різних джерел цей рівень – найнижчий за поточне десятиліття. Підвищення обсягів витрат газу зі сховищ підсилює значущість постачання газу ззовні на європейський ринок. Крім того, підвищені витрати газу створюють додатковий попит газу в літній період – сезон закачування газу в ПСГ для відновлення використаних за зиму запасів газу.

Зазначимо, що бажання зберегти на європейському політичному рівні конкуренції через розвиток нормативно-правової бази на тлі загальної економічної кризи зумовило швидкий розвиток цілої низки європейських газових хабів, які впливають на ціноутворення енергоресурсу загалом. Найбільш широко використовуюваною є класифікація європейських газових хабів на *торговельні, транзитні й перехідні* [3]. До основних торговельних хабів належать британський хаб NBP (National Balancing Point) та нідерландський TTF (Title Transfer Facility). Здебільшого власне торговельні хаби найбільшим чином впливають на ціноутворення газового енергоносія. Найбільшими транзитними хабами Європи є бельгійський ZEE (Zeebrugge) та центральноєвропейський CEGH (Central European GasHub). Основною метою транзитних газових хабів є полегшення процесу передавання великої кількості газу для подальшого розподілу між споживачами. Фактично транзитні хаби є фізичними пунктами, де учасники ринку можуть здійснювати торгівлю. Перехідними хабами вважаються німецький GPL (Gaspool Balancing Services hub) і NCG (NetConnect Germany), французька мережа PEGs (The Points d'Echange de Gaz), а також італійський PSV (The Punto di Scambio Virtuale). Загалом до цієї категорії відносять хаби, які вже встигли заявити про свої позиції на ринку, лібералізують його, здійснюючи торгівлю, але ще не повною мірою розкрили свій потенціал. Є всі підстави вважати, що проєктований Східноєвропейський газовий хаб становитиме найбільшу конкуренцію Центральноєвропейському газовому хабу, оскільки, по-перше, географічно найближче розташований до нього, по-друге, має значно більший потенціал у плані потужності газових резервуарів, що дасть змогу в майбутньому розвинути потужний ринковий майданчик для торгівлі газом.

З метою безпеки поставок газу за регіональним принципом та уникнення проблеми енергетичної залежності Європейська комісія пропонує створити з від-

повідним регламентом дев'ять зон газового забезпечення і, таким чином, зміцнити зв'язки та співпрацю між учасниками ринку. Країни кожної із зон розділять між собою відповідальність за формування стратегічних запасів газу та розвиток газової інфраструктури. Відповідно до даної регіоналізації має бути виділено такі зони газопостачання: Північно-західна Європа, Захід північно-південної Європи, Центральна Європа, Балтійський енергетичний ринок I, Балтійський енергетичний ринок II, Південно-Східна Європа, Південний газовий коридор і окремо виділені острови Мальта та Кіпр. Регламентується також принцип солідарності між країнами, за якого суміжні держави повинні допомагати одна одній під час кризи з поставками газу й забезпечувати безперебійну роботу окремих сфер промисловості та сільського господарства, які найбільшим чином залежать від даного енергоносія. При координації Європейської комісії держави мають також розділити між собою відповідальність за розвиток газової інфраструктури та формування стратегічних запасів газу. Особлива увага також приділяється створенню можливості реверсних поставок між країнами. Усе це треба мати на увазі при проєктуванні Східноєвропейського газового хабу.

Незважаючи на безпосереднє межування України зі східним газовим монополістом, із 25 листопада 2015 р. Україна імпортує природний газ тільки у західних сусідів. У 2016 р. основний ресурс імпортованого газу Україна отримувала зі Словаччини (9 млрд м³). По 1 млрд м³ було також імпортовано із Польщі та Угорщини. Така зміна політики у постачанні газу була зумовлена декількома факторами, найвагомішим серед яких є нерегульоване питання взаємовідносин між компаніями ВАТ "Газпром" і НАК "Нафтогаз України". Загалом можна констатувати, що порівняно із 2015 р. обсяг імпорту скоротився на 32 % – із 16,4 млрд м³ до 11 млрд м³ [7]. Варто також зазначити, що частка державних компаній в імпорті газу зменшилась на користь приватних імпортерів, яких на ринку налічується більше 20. Європейські компанії дещо з обережністю ставляться до українського ринку, але й тут помітна позитивна динаміка. Тепер іноземні трейдери вважають за краще продавати енергоносії на кордоні, а не працювати безпосередньо на українському ринку. Найбільшими продавцями у 2016 р. стали: Engie (2,2 млрд м³), Axpo Trading (1,6 млрд м³) та

Trail Stone (0,9 млрд м³) [7]. Незважаючи на всі ризики, які існують на українському газовому ринку, наприкінці 2016 р. стало відомо про початок роботи іноземних компаній безпосередньо в Україні. На сьогодні є чотири європейські трейдери, які постачають газ на внутрішній ринок, хоча обсяги поки що доволі незначні. Усі ці факти на позитивну динаміку в процесі лібералізації українського газового ринку.

Для вивчення передумов функціонування Східноєвропейського газового хабу важливим є вивчення європейського досвіду у питанні торгівлі газом. Однією із найпотужніших систем газозберігання володіє Німеччина. У межах країни знаходиться 51 газове сховище, а загальна потужність газорезервуарів, як зазначалось раніше, становить близько 22 627 млн м³. На базі розвиненої газової інфраструктури сформувались два газові хаби: Gaspool на півночі та NCG – на півдні. Обидва газові хаби є своєрідними ринковими майданчиками і не є географічно прив'язаними до ПСГ, а скоріше віртуальний пункт, який сформувався на перетині газотранспортних коридорів, де найактивнішим чином відбувається розподіл енергоносія між учасниками ринку. У випадку України, ПСГ Західного регіону забезпечують надзвичайну маневреність потоків газу, оптимізацію режимів роботи енергетичного сектору, а також створення необхідних оперативних і стратегічних запасів газу, що є важливим в умовах ринкових відносин. Усі ці передумови можуть служити потужною базою для створення в Україні газового хабу європейського зразка.

Висновки. Отже, можна зробити висновок, що розвиток газового сектору України є пріоритетним у контексті реалізації євроінтеграційних планів України в економічній сфері та визначається не лише географічним розташуванням, але й існуючою протягом останніх десятиліть технологічною інтеграцією газотранспортної інфраструктури в середньо-східноєвропейський економічний простір. Вхідження українського ринку природного газу в систему європейських газових ринків сприятиме: посиленню енергетичної безпеки України; підвищенню якості й рівня відносин між Україною та країнами ЄС у співпраці на газових ринках Центральної та Східної Європи; створенню сприятливого інвестиційного клімату для подальшого

розвитку газотранспортної системи. Беручи до уваги європейський досвід, можна стверджувати, що ПСГ ЗРУ із транспортно-логістичного погляду створюють потужну базу для формування й подальшого функціонування Східноєвропейського газового хабу.

Список використаних джерел:

1. Газові сховища 2015. Газова інфраструктура Європи [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.gie.eu/index.php/maps-data/gse-storage-map>.
2. Топчієв О. Г. Основи суспільної географії : навч. посіб. / О. Топчієв. – Одеса: Астропринт, 2001. – 560 с.
3. Хезер П. Континентальні Європейські газові хаби: Чи виконують вони поставлені цілі? – Оксфордський інститут енергетичних досліджень. 2012 [Електронний ресурс] / П. Хезер. – Режим доступу: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2012/06/NG-63.pdf>.
4. Чернова О. Т. Аналіз розвитку мережі підземних сховищ газу України [Електронний ресурс] / О. Чернова. – Режим доступу: http://mining.in.ua/articles/volume8_3/34.pdf.
5. Шаблій О. І. Основи суспільної географії : підручник / О. Шаблій. – Львів: ВЦ ЛНУ ім. І. Франка, 2012. – 295 с.
6. Ярошевич М. А. Суспільно-географічне положення Східноєвропейського газового хабу // Регіон. – 2015 : Суспільно-географічні аспекти : матеріали міжнар. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів та молодих науковців. – Харків: ХНУ ім. Каразіна, 2015. – С. 36–38.
7. Unbundling // Дзеркало тижня [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://gazeta.dt.ua/energy_market/unbundling-rozdilitti-nak-naftogaz-ukrayini-mozhna-ale-hto-volodit-time-yiyi-chastinami-ta-v-chiyih-interesah_.html.

References:

1. Gazovi schovzshcha / Gazova infrastruktura. – Rezhym dostupu: <http://www.gie.eu/index.php/maps-data/gse-storage-map>.
2. Topchiv O. H. Osnovy suspilnoi geografii. Navchalnyi posibnyk. – Odesa: Astroprint. 2001. – 560 S.
3. Heather P. Kontynentalni Europeyski gazovi haby: Chu vykonuyutj vony postavljeni zili? – Oksfordskij instytut enerhetychnyh doslidzhen. 2012. Rezhym dostupu: <https://www.oxfordenergy.org/wpcms/wp-content/uploads/2012/06/NG-63.pdf>.
4. Chernova O. T. Analiz rozvytku merezhi pidzemnykh shovyshch hasu Ukrainy. Rezhym dostupu: http://mining.in.ua/articles/volume8_3/34.pdf.
5. Shablii O.I. Osnovy suspilnoi geografii. Pidruchnyk. – Lviv: VZ LNU I. Franka, 2012. – 295 S.
6. Yaroshevych M.A. Suspilno-geografichne polozhenna Schidnoevropeyskoho hazovoho habu // Region. – 2015 : Suspilno-geografichni aspekty : Materialy mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferenzii studentiv, aspirantiv ta molodych naukovziv. – Kharkiv: CHNU im. Karazina, 2015. – S. 36–38.
7. Unbundling/ Dzerkalo Tuzhnja. Rezhym dostupu http://gazeta.dt.ua/energy_market/unbundling-rozdilitti-nak-naftogaz-ukrayini-mozhna-ale-hto-volodit-time-yiyi-chastinami-ta-v-chiyih-interesah_.html.

Надійшла до редколегії 05.09.18

М. Ярошевич, асп.

Львовский национальный университет им. И. Франко, Львов, Украина

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ВОСТОЧНОЕВРОПЕЙСКОГО ГАЗОВОГО ХАБА

Восточноевропейский газовый хаб – один из самых масштабных энергетических проектов, который способен либерализовать рынок природного газа, интегрировать украинскую газотранспортную систему в общеевропейскую систему газопроводов и обеспечить рентабельность подземных хранилищ газа страны. Рассмотрено географическое положение как важный фактор формирования Восточноевропейского газового хаба. Охарактеризованы одни из основных объектов газотранспортной инфраструктуры – газовые хранилища, на базе которых должен сформироваться будущий украинский газовый хаб. Проанализированы основные параметры функционирования газовых хранилищ. Изучено европейский опыт функционирования газовых хабов. Проведен анализ функционирования газовых хабов Германии и их связь с газохранилищами страны.

Ключевые слова: географическое положение, общественно-географическое положение, экономико-географическое положение, газовый хаб, газовое хранилище.

M. Yaroshevych, PhD Student

Ivan Franko National University of Lviv, Lviv, Ukraine

TRANSPORT AND GEOGRAPHICAL LOCATION AS A FACTOR OF EASTERN EUROPEAN GAS HUBS FORMATION

The Eastern European gas hub is one of the largest energy projects that can liberalize the natural gas market, integrate the Ukrainian gas transportation system into a European gas pipeline system and ensure the profitability of the country's underground gas storage facilities. The article considers the geographical position as an important factor in the formation of the East European gas hub. There are analysed the basic parameters of functioning of gas storages in the article. There is also considered the European experience of functioning of gas hubs in the paper. The analysis of functioning of gas hubs of Germany and their connection with gas storage of the country is discovered. In the case of Ukraine, the gas storages of the Western region provides extraordinary manoeuvrability of gas flows, optimization of the operating modes of the energy sector, as well as the creation of necessary operational and strategic gas reserves, which is important in the context of market relations. All these preconditions can serve as a powerful base for the creation of a European-style gas hub in Ukraine. The development of the gas sector in Ukraine has a priority in the context of the implementation of Ukraine's European integration plans in the economic sphere and is determined not only by the geographical location but also by the technological integration of the gas transportation infrastructure in the Middle East European economic area over the past decades. The entry of the Ukrainian natural gas market into the European gas market system will contribute to: enhancement of

Ukraine's energy security; improving the quality and level of relations between Ukraine and the EU countries in cooperation on the gas markets of Central and Eastern Europe; creating a favourable investment climate for the further development of the gas transmission system. Taking into account the European experience, it can be argued that gas storages of Western part of Ukraine, from the transport and logistics point of view, create a powerful base for the formation and further operation of the East European gas hub.

Key words: geographical location, social location, economical location, gas hub, gas storage.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2019.73.14>
УДК 911.3

Ю. Голуб, магістр
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

НАПРЯМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ МІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТА ЧЕРНІГІВ)

Розкрито головні особливості розвитку міського середовища. Розглянуто структуру міського господарства, екологічні аспекти розвитку сучасних міст. Економічний прогрес будь-якого міста тісно пов'язаний із територією, на якій воно розташоване. Установлення пріоритетності щодо користування окремими територіями залежить від змін у соціально-економічній сфері. Виділено основні чинники трансформаційних змін господарства міст. Охарактеризовано екологічний стан Чернігова та динаміку його змін. Проаналізовано результати опитування серед жителів міста щодо уявлення про сталий (збалансований) розвиток. Результати соціологічного дослідження фіксують тенденцію поступового поширення екоатрибутивних практик серед населення.

Ключові слова: місто, сталий розвиток, екологічні проблеми, екологічна поведінка.

Вступ. Місто – це комплексна система, яка сформувалась у результаті впливу техногенних та соціальних факторів. Цей вплив поєднує у собі сукупність природних, штучних складових, а також безпосередньо людське суспільство. Наслідком такої взаємодії стало не лише виникнення зміненого людиною середовища існування, а й низки негативних аспектів, пов'язаних із її господарською активністю та життєдіяльністю.

На сучасному етапі розвитку людського суспільства проблема розвитку й функціонування міст досягла найвищого рівня. Соціально-економічна та екологічна відсталість деяких із них зумовили необхідність дослідження проблематики цих населених пунктів. Зростання чисельності населення, поглиблення їхнього впливу на навколишнє середовище та науково-технічна революція спричинили появу нових складних завдань, які пов'язані з нормальним розвитком міст. Це важливо, адже ці населені пункти визначають характер і рівень суспільного виробництва, розвиток продуктивних сил, інноваційні можливості регіону або держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальність теми дослідження в сучасних умовах підтверджується науковими публікаціями українських учених. У науковій літературі, яка стосується сталого розвитку України, переважно висвітлено теоретичні засади, напрями і проблеми збалансованого розвитку регіонів [3; 6; 8; 10; 14; 16]. Дослідження у цьому напрямі проводили З. В. Герасимчук "Стимулювання сталого розвитку регіону: теорія, методологія, практика" [3], О. Ю. Кононенко "Актуальні проблеми сталого розвитку" [6], С. А. Лісовський "Основи сталого (збалансованого) економічного, соціального, екологічного розвитку" [8], В. М. Трегобчук "Концепція сталого розвитку для України" [14].

Постановка завдання. Аналіз господарського комплексу Чернігова виявив постіндустріальні зрушення в місті, що відповідає сучасним загальносвітовим і загальноукраїнським тенденціям. На сьогодні для міста характерне оновлення транспортної інфраструктури, розбудова сервісних та культурно-розважальних об'єктів, реконструкція існуючих паркових і зелених зон у центральній частині Чернігова. Основна увага при забезпеченні збалансованого розвитку міста має бути приділена стану систем життєзабезпечення населення, транспортному комплексу, енергетиці та інших галузях, що надають послуги населенню міста. Тому мета дано-

го дослідження – виявлення тенденцій і пріоритетів у трансформації соціально-економічної системи міста Чернігів у напрямі сталого розвитку.

Виклад основного матеріалу. Економічне зростання міст залежить від території, на якій вони розташовані. Особливу увагу економістів, екологів, соціологів, архітекторів приділено питанню територіальних аспектів діяльності. У цьому напрямі планування використання міської території повинно бути важливим елементом стратегічного управління розвитку міста [5]. Значний вплив на розвиток міста має територія. Ж. Боже-Гарньє зазначав: "Місто – плід зусиль природи і людини. Подібно до квітки, він зобов'язаний своїми відмінними особливостями як тій території, на якій виріс, її ґрунту і клімату, так і праці людей" [1].

Міські території представлені забудованими чи такими, забудовля яких передбачена, земельними ділянками, або ділянками з поліпшеннями. При цьому забудову слід розглядати не лише як об'ємне розташування будівель і споруд. Рекомендується вживати комплексний підхід, що дозволяє поєднати в межах певної ділянки всі антропогенні та природно-антропогенні складові, які за результатами користування мають позитивні й негативні ознаки та сформувалися переважно при здійсненні господарської діяльності [2].

Установлення пріоритетності щодо користування окремими територіями (зонами) залежить від змін у соціально-економічній сфері. Зазначене положення підкреслює, що визначними є потреби населення, індивідуальні й інтегральні, можливість і реальний ступінь задоволення яких залежать від рівня зайнятості та, відповідно, доходів населення. Останнє, у свою чергу, має залежність від змін у виробничій та соціальній сферах, а відповідно – у структурі землекористування, стані ринків товарів, землі та житла. Тобто дані параметри є взаємопов'язаними. Проте, виявлення та встановлення пріоритетного напрямку використання певних зон міських територій – доволі динамічний процес, який потребує моніторингу та упровадження заходів із підтримки балансу інтересів користувачів і власників природних, економічних та соціальних об'єктів у межах міста [2]. Людина завжди прагнула створити ідеальне місто та найоптимальніше використовувати його територію для забезпечення своїх потреб [5].

Будівництво міст на основі нових екологічних підходів до планування і використання природних ландшафтів