

consequences of such interaction can be considered strengthening competition in the world markets, the growth of imbalances in socio-economic development, the use of existing and hidden protectionist measures, etc.

It was clarified that the deepening of integration and the forced acceleration of integration processes have a multifaceted influence on the development of countries that cooperate in a context of severe market competition. For developed countries, integration increases opportunities for expanding markets, investing, technology placement. For underdeveloped countries, this often leads to the loss of their potential, resource depletion, and pollution of the territories.

According to the results of the calculation of 35 indicators of stimulators and disintegrators of foreign economic activity, the integral index of competitiveness of foreign economic activity of the regions of Ukraine has been obtained. In 2015, the most competitive regions were Kyiv, and Dnipropetrovsk region. Kyiv, Lviv, Kharkiv, Zaporizhia, Odesa and Donetsk regions took the second place in the ranking. Other regions have got into low and super low ratings.

According to the results of our research, we identified priority and the most important competitive industries in the Ukrainian economy, which are competitive in foreign markets for the periods 2005, 2010 and 2015. In accordance in 2015, by the number of repetitions, the number of competitive industries decreased to 63 units. The most widespread in Ukraine were only three industries: forestry, machinery and construction materials industry, respectively, most represented in the Lviv, Zaporizhia regions and the city of Kiev. The groups with an average level of development of industries include light industry and non-ferrous metallurgy with centers in Lviv and Zaporizhia regions, respectively. The rest of the industries have low quantifiable rates and are not weighty. The groups with an average level of development of industries include light industry and non-ferrous metallurgy with centers in Lviv and Zaporizhia regions, respectively. The rest of the industries have low quantifiable rates and are not weighty.

The evaluation of competitive industries has shown that the main trend over the past 10 years was a gradual shift in the competitive potential of the western and northern regions, with the importance of the southern regions remaining constant, and the eastern regions have suffered some losses, because of Russia's military aggression. In particular, Luhansk and Donetsk regions suffered the greatest economic and financial losses, while Kyiv, Kharkiv, Zaporizhia, Zhytomyr and Sumy regions showed the strongest growth. The absolute leader among the regions in terms of the number of competitive industries since 2005 and still remains the city of Kiev, where the most developed are up to 80 % of all sectors of the economy. Accordingly, anti champions are Kirovograd, Chernivtsi, Cherkasy, Ternopil, Kherson, Odesa, Khmelnytsky and Luhansk regions.

It is noted that the main instruments of state regulation should first of all be protection of domestic competitor producers and investment support of weak industries through creating conditions for their investment.

**Key words:** competitiveness, competitive advantages, competitive industries, competitiveness index, export potential, export of goods and services, regional differentiation.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2017.68.15>  
УДК 911.3:32

Н. Корома, канд. геогр. наук  
НДС "Регіональних проблем економіки та політики",  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

## СТРАТЕГІЯ МІСЬКОГО РОЗВИТКУ ХАРКОВА: РЕТРОСПЕКТИВА МІСТОБУДІВНОЇ ПОЛІТИКИ

*Дослідження міста, не залежно від його типу, розміру та ролі, завжди має починатися із вивчення історії розвитку міського середовища. Період, історія виникнення міста та його мешканці разом створюють унікальні передумови його розвитку.*

*Дане дослідження міського розвитку Харкова (основних містобудівних тенденцій, характерних процесів перетворення міського середовища) проведене шляхом вивчення його містобудівної політики. Використання методу ретроспективного аналізу відповідної планувальної документації міста дозволило нам сформулювати стратегічне бачення розвитку Харкова, починаючи із 40-х рр. ХХ ст. до сьогодні, виявити сформовані там виклики для можливості подальшої побудови оптимальної моделі модернізації міської території.*

*Харків за кілька століть зазнавав чимало характерних функціонально-структурних трансформацій міського простору досягнути тих меж, в яких він сьогодні знаходиться і тієї ролі, яку виконує в масштабі всієї України. Харків є прикладом типового індустріального міста України. Тому стратегічне бачення розвитку Харкова згідно із планувальною документацією завжди було продиктоване стратегічною його функцією – промисловою.*

*Основне завдання, яке намагалися вирішити і планувальники в 60-ті рр. і на початку ХХІ ст., описане в документах як "розвантаження". Якщо тоді воно передбачало "просте" перенесення за межі міста промислових об'єктів, що у свою чергу мало вплинути на принцип розселення населення (його частковий вплив у передмістя), то на початку ХХ ст. планувальні рішення, закладені в Генеральному плані Харкова на 2004–2026 рр., керувалися такими цілями, як розширення меж міста з метою залучення значних територіальних ресурсів приміської зони, створення системи магістралей сталого розвитку, дотримання динамічної рівноваги навколишнього середовища.*

*Ретроспектива містобудівної політики допомогла сформулювати нове стратегічне бачення розвитку Харкова через три головні осі, навколо яких власне місто і має обертати свою діяльність: вісь розвитку та перспективи в контексті розширення його міжнародних функцій, вісь комфортності проживання (модернізація простору); вісь споглядання (дозвілля та творчості).*

**Ключові слова:** Харків, міський розвиток, ретроспективний аналіз, містобудівна політика, планувальна документація.

**Постановка проблеми.** Маючи точку відліку із 1654 р., Харків за кілька століть зазнавав чимало характерних функціонально-структурних трансформацій міського простору, досягнути тих меж, в яких він сьогодні знаходиться і тієї ролі, яку виконує в масштабі всієї України. Сьогодні Харків – один із найбільш великих адміністративних, економічних, наукових та культурних центрів України та друге за чисельністю населення місто України (на 1 лют. 2016 р. становило 1438,8 тис. осіб) [4].

Не лише столичне минуле (1918–1934 – Харків – столиця Української РСР) вирішило долю міста. Харків є прикладом типового індустріального міста України. У межах міського простору утворилося декілька потужних промислових зон. Найбільшими підприємствами міста за чисельністю працюючих та обсягами виробництва стали: ДП "Завод ім. Малишева", ВАТ "Харківський

тракторний завод", ВАТ "Завод тракторних двигунів", "Харківське державне авіаційне підприємство", ДП "Харківський машинобудівний завод "ФЕД", ВАТ "Серп і молот", НВП "Хартрон-Енерго ЛТД", НВП "Рубін", ВАТ "Турбоатом", ДП "Електротяжмаш" [2]. Тому стратегічне бачення розвитку Харкова відповідно до планувальної документації завжди було продиктоване стратегічною його функцією – промисловою.

**Аналіз використаних джерел дослідження.** Дослідження міського розвитку (основних містобудівних тенденцій, характерних процесів перетворення – або трансформації – міського середовища) шляхом вивчення його містобудівної політики передбачає використання методу ретроспективного аналізу відповідної планувальної документації міста. Залежно від характеру та

періоду, планувальну документацію Харкова готували різні державні установи:

- ТОВ "Інститут Харківпроект" (м. Харків) – розробляли Генеральні плани Харкова у 1945 (післявоєнний), 1964, 1984 рр.;
- Український державний проектний інститут "Укрміськбудпроект" (м. Харків) – розробляли Розділ "Основные положения с технико-экономическими показателями [до Генплану 1984 р.] (1987).
- Державне підприємство "Український державний науково-дослідний інститут проектування міст "ДІПРОМІСТО" імені Ю. М. Білокозя (м. Київ) – розробляли Генеральний план Харкова 2004–2026 у 2003 р.; Схему плану червоних ліній магістральних вулиць. Пояснювальна записка. [Текст, альбом], 2006 р.; готували проект внесення змін до Генерального плану у 2013 р. на період до 2031 р.;
- ТОВ "Віст" (м. Харків) у 2013 р. розробило План зонування території, а ТОВ "Фірма Сатор" (м. Харків) у 2016 р. готували проект внесення змін до плану зонування.

Таким чином, дослідження містобудівної політики Харкова було проведено на основі аналізу таких доступних офіційних джерел із планувальної документації:

- Комплексна схема внутрігородського і пригородного транспорту. Пояснительная записка. [Текст]. Т. I (1961), II (1965), III (1965), приложение (1965) [7].
- Харьковский экономический административный район. Схема перспективного развития на период до 1980 г. [Текст]. Т. I, II, III, IV, V. – 1963 [13].
- Харьковский экономический административный район. Перспективы развития народного хозяйства. [Текст]. Т. I, II, корректировка. – 1963 [12].
- Схема плану червоних ліній магістральних вулиць. Пояснювальна записка. [Текст, альбом]. 2006 р. [10].
- Генеральний план міста Харків на 2004–2026 рр. [2].
- Генеральний план міста Харків на 2004–2026 рр. із внесеними змінами у 2013 р. [3].
- План зонування території міста Харків 2013 р. із внесеними змінами у 2016 р. [8].

**Мета статті** – через ретроспективу містобудівної політики, відображеної у планувальній документації різних періодів, сформулювати стратегічне бачення розвитку міста Харків та виявити там сформовані виклики для можливості подальшої побудови оптимальної моделі модернізації міської території.

**Виклад основного матеріалу.** Після визволення Харкова у 1944 р. була готова схема нового генерального плану реконструкції міста. Саме із цього проекту почав свою історію інститут "Харківпроект", автор генпланів також у 1964 та 1984 рр. Згідно із планувальною документацією Харкова вся містобудівна діяльність починаючи із 1945 р. та всі планувальні рішення були продиктовані необхідністю післявоєнної відбудови Харкова. "Друга світова війна заподіяла великої шкоди не лише стратегічним промисловим (майже цілком були знищені машинобудівні заводи, ХТЗ, ХЕМЗ, турбінний, ХПЗ, верстатобудівний, "Серп і молот") та інфраструктурним об'єктам, також було пошкоджено і знищено 1600 тис. м<sup>2</sup> житлової площі, спалено й пограбовано навчальні, культурно-освітні, медичні та дитячі заклади" [5]. Прискорений темп розвитку промисловості та пов'язані із цим процеси інтенсивного будівництва житла, інфраструктури, розвитку освітньо-наукової, культурної сфери, розширення й поліпшення якості надання побутових послуг у місті – усі ці питання стали стратегічно важливими для життя Харкова. На вільних територіях поблизу великих підприємств, на околицях Харкова, робітникам і службовцям виділялися земельні ділянки

для будівництва жилих будинків на праві особистої власності. Зокрема, у робітничих селищах "Червоний жовтень", ХТЗ, Герцена, Артема, Фрунзе, Ново-Західне, селище паровозоремонтного заводу. Саме тут і мешкала значна частина робітників, які працювали на підприємствах міста.

Процес відбудови Харкова тривав і в 60-х рр. За відсутності Генплану 1964 р., **Комплексні схеми міського і міжміського транспорту (1961, 1965)** [7] офіційно "засвідчили" зміну основних, подекуди ситуативних, тенденцій містобудівної діяльності в Харкові, які існували до 60-х рр. Транспортна мережа організовує міське середовище, забезпечуючи процеси, що безперервно відбуваються в них, і тим самим надає потужну дію, що структурує місто в цілому. Розроблені схеми міського транспорту й магістральних вулиць становлять один із найважливіших етапів реалізації рішень Генплану міста в цілому та дають законодавчу основу для формування таких видів містобудівної документації:

1) визначати лінії забудови кварталів, мікрорайонів, при розробці детальних планів територій, окремих ділянок і районів;

2) є основою для розробки ескізних проектів забудови окремих кварталів, мікрорайонів і містобудівних вузлів;

3) виконання містобудівних обґрунтувань на розміщення об'єктів обслуговування торгівлі та інших закладів. Мета таких схем: устанавлення меж земель загального користування міста (майдани, вулиці, проїзди, шляхи, набережні, пляжі, парки, сквери, бульвари, кладовища, місця знешкодження та утилізації відходів тощо), які належать до комунальної власності й не можуть передаватися до приватної власності.

На 1960 р. головними вулицями міста були Полтавський шлях (колишня вул. Свердлова), вул. Сумська та Московський проспект (колишній проспект Сталіна). До 1960-х рр. потреби міських пасажирських перевезень забезпечувалися розбудованою мережею тролейбусних (перший в місті по вул. Сумська, 1928), автобусних і трамвайних (зокрема, через вул. Пушкінська та просп. Сталіна) маршрутів. Доволі розгалужена річкова мережа міста (Харків лежить на вододільному підвищенні та в долині річок Харків, Лопань, Уди, Немишля) дозволяла активно використовувати річковий вид транспорту, особливо р. Лопать.

Оскільки Харків мав потужну промислову функцію, важливим елементом схеми транспорту міста були залізничні станції (найбільші станції, які обслуговували вантажоперевезення тоді "Харків – Левада" (найближча серед усіх була до центральної частини міста, тому пізніше, із винесенням підприємств із центра, була ліквідована як така, що обслуговувала вантажоперевезення.) – 14,6 %, від загальноміського, "Харків – Балашівський" – 27 %, "Індустріальна" – 18,8 %), які обслуговували внутрішньозаводські та міжміські вантажоперевезення. По місту вони рівномірно розподілялися, тяжіючи до промислових зон. Окремі підприємства різної потужності, не утворюючи окрему спеціалізовану зону, знаходили можливість своє розміщення довкола станції. Історично так склалося, що промислові підприємства розосередилися як в центрі міста, так і за його межами. Та за оцінкою експертів 1960 р., внутрішньозаводські перевезення не впливали на завантаженість вуличної мережі. Хоча на наступні роки планувальниками і було передбачено розвантаження міста. Процес розселення для "Большого Харькова" – ключове проблемне питання, яке "звучало" у наявній планувальній документації початку 60-х рр. і вимагало нових планувальних рішень. Так зване "розвантаження" мало дати ефект для всього міста і вирішити проблеми, що бачилися планувальниками як критичні для міста на той час (табл. 1).

Таблиця 1. "Розвантаження" Харкова в 60-ті рр.

ПРОБЛЕМИ:	РІШЕННЯ:
1) надзвичайно висока концентрація підприємств;	1) ліквідація дрібних підприємств, що були розташовані в межах сільбищної території, у середині кварталів та центральній частині міста (особливо шкідливі), у яких була відсутня санітарно-захисна зона, та які мали високий показник перевезень по місту – більше 42 вагонів/день;
2) неналежний санітарно-технічний стан прилеглих та закріплених територій до підприємств;	2) розширення існуючої в місті промисловості шляхом перенесення дрібніших підприємств на територію із "малоцінної живої застройки";
3) збільшення міста за рахунок розширення територій для розселення промислово зайнятих "трудолюбивих" та "градообразуючих кадрів";	3) винесення інших підприємств за межі міста у приміську зону (максимальний радіус 40–50 км ) протягом 1965–1970 рр., що зменшило б трудовий зв'язок із містом тих, хто живе в передмісті, а працює на харківських підприємствах та обмежило б збільшення міста;
4) "малоцінна житлова застройка", яка упритул розміщувалася до промислових об'єктів.	4) організація швидкісного внутрішньовузлового транспорту для зв'язку із передмістям;
	5) забезпечення належного санітарно-технічного стану прилеглих та закріплених територій до підприємств і підвищення загальноміського рівня благоустрою (планування скверів, проспектів для відпочинку).

Джерело: складено автором за [7, 12, 13].

Чисельність населення на 1959 р. у місті Харків (без приміської зони) становила 929,8 тис. осіб (531,7 тис. осіб – економічно активного населення, або 57 %, що на той час було вище середнього показника по Україні; серед них 323,7 тис. осіб, або 61 %, були зайняті у промисловості), а щільність – більше 80 осіб/км<sup>2</sup> (у Сумах для прикладу 50–60 осіб/км<sup>2</sup>). У приміській зоні чисельність становила 390,2 тис. Найпоширенішими були дрібні міські поселення (80 % загальної кількості міст приміської зони Харкова) із населенням до 15 тис. осіб. За оцінкою проєктувальників було з'ясовано оптимальну кількість населення міста з економічної позиції його розбудови та обслуговування, це становило 50 тис. осіб. Більшість із цих малих міст отримало статус міста ще XVII ст. і в радянській час були центрами сільських районів або транспортними центрами. "Історично такі поселення стали торговельними, військовими або адміністративними центрами і відрізнялися від селищ кількістю жителів та їх зайнятстю не в сільському господарстві" [12]. Працюючи переважно на харківських підприємствах, населення здійснювало щоденне переміщення, яке впливало на завантаженість транспортної системи всередині Харкова.

На початок 60-х рр. Харків став центром моноцентричної міської агломерації із населенням на 1959 р. у 1320 тис. осіб [13]. Експертами була визначена чисельність населення міста на перспективу до 1980 р. у 1200 тис. осіб для самого Харкова і до 400 тис. осіб – для приміської зони. Так, прогнозоване зростання чисельності населення, його переселення в райони інтенсивного житлового будівництва та "підвищення транспортної рухливості зумовили виникнення серйозних проблем у забезпеченні пасажирських перевезень" [13]. Недоліки попереднього планування міста (а саме – радіально-кільцева схема планування вулично-дорожньої та транспортної мережі) і фізико-географічні умови території (глибокі яри й балки (3 %), річкова мережа із крутими і високим правим та трасованим лівим берегами) не дозволяли радикально змінити схему перевезень харків'ян звичайними видами наземного міського транспорту. Для нормального функціонування та розвитку Харкова і його агломерації було розглянуто питання про будівництво метрополітену, уже відомого для інших великих міст у СРСР швидкісного транспорту великої продуктивності,

який може ефективно підвищити доступність до місць роботи та центру міста для житлових районів. Розрахунки щодо показників існуючих і прогнозованих пасажиропотоків, обґрунтування найвантажнішої осі міста "захід – схід" (уздовж розташовані найбільші промислові підприємства, великі житлові масиви, основні вузли зовнішнього та приміського залізничного й автомобільного сполучення, загальноміський центр) були виконані Харківпроєктом. Дані розрахунки Інститутом "Харківпроєкт" були зроблені за окремим замовленням і не були включені до планувальної документації щодо транспортної інфраструктури початку 60-х рр. І вже 1975 р. було відкрито першу лінію Харківського метрополітену – ділянку Свердловсько-Заводської лінії (нині "Холодногірсько-Заводська") завдовжки 9,8 км із вісьмома станціями від "Вулиця Свердлова" (нині ст. "Холодна гора") до "Московський проспект".

Приблизно із середини 50-х і протягом 60-х рр. відбулася заміна існуючого квартального – регулярного міського планування, де вулиці, що перетинаються під прямим кутом і утворюють прямокутні форми забудов із подвір'ям, не відкритих вулицям. На запусітих площах окраїн міста почалася забудова нових житлових масивів, або мікрорайонування території, яка є сьогодні первинною структурною одиницею сільбищної частини міста, де, крім житлових будинків, мають бути розміщені торговельні підприємства, різні заклади повсякденного обслуговування населення. Під час планування мікрорайонів, як правило, враховувалася і його близькість до промислових підприємств (будували з урахуванням раціонального співвідношення квартир з різною кількістю кімнат та демографічних особливостей району забудови) [5]. Попри мети планувальників вплинути на процес міграції "трудолюбивих" із передмість до міста (у т. ч. і із сільської місцевості), населення в Харкові зростало і забезпечення його житлом було надзвичайно важливим. Житловий фонд Харкова стрімко зростав: якщо до 1955 р. у місті щороку будувалося 57–75 тис. м<sup>2</sup> житлової площі, то уже в 1966 р. було побудовано близько 400 тис. м<sup>2</sup>. Житлову проблему Харкова значною мірою розв'язувало кооперативне будівництво, яке розпочалося у 60-ті рр. Завдяки цьому на середину 1960-х рр. житловий фонд становив більше 6,5 млн м<sup>2</sup>. Однак, забудова нових житлових масивів так і не вирішила

житлову проблему, що значно сприяло плинності робітничої молоді на підприємствах міста. Основне будівництво в місті було зосереджено на вільних територіях у районах [5]: поступово забудовувалися Орджонікідзівський район (тепер Індустріальний район, зокрема і житлові комплекси району ХТЗ), та Олексіївський житловий масив, а у 1960 р. було розроблено комплексні плани забудови Левади, площі Повстання, проспекту Гагаріна житловими будинками разом із магазинами, школами, дитсадками та підведеними до мікрорайону трамвайними та тролейбусними лініями. Довкола міста створювався одноповерховий житловий пояс у районах Данилівки, Журавлівки, Холодної гори, Основи тощо. Інтенсивне житлове будівництво загострювало такі проблеми в місті:

- зведення соціально-побутових і соціально-культурних будівель у щільно забудованих частинах міста;
- не вистачало дитячих садків і ясел;
- недостатньо організовувалося продовольче забезпечення околиць Харкова;
- були відсутні аптеки, будинки побуту тощо;
- окрім кількості, актуальною була проблема якості новозбудованого житла (будівельні організації, виконуючи план, працювали швидко, тому часто якість нових об'єктів була низькою). Наприклад, у центрі міста, у жилому будинку на вул. Сумській № 36/38, який будував УНР-611 тресту № 86, залізобетонні панелі були укладені на 15–17 см нижче від підлоги. Інколи неякісно виконані цегляні блоки доводилось демонтувати і замінити звичайною цегляною кладкою. Зокрема, так було в будинку по вул. Пушкінській, 52.

У 60–70-х рр. ХХ ст. зростання урбанізаційних процесів у СРСР та відповідно нових проблем активізував пошуки нових форм житла, порушивши питання співвідношення житла й побутового сектору. Вже в цей період із філософсько-психологічного позиції на структуру міста було розуміння фактора психологічного сприйняття архітектурних об'єктів його жителями, що вплинуло на пошуки гармонійних форм стосовно оформлення міського середовища та лягло в розробку перших проєктів перебудови радянських міст, зокрема, і в Харкові.

Подальший розвиток народного господарства в 70-ті рр. і далі акцентував увагу на питаннях серед планувальників, що пов'язані зі здійсненням програми соці-

альних заходів, спрямованих на підвищення добробуту людей, поліпшення якості їхнього життя. Так, у першу половину 70-х рр. у Харкові було побудовано 3750 тис. м<sup>2</sup>. Замість п'ятиповерхових "хрущовок" почали будувати 9-, 12-, 16-поверхові будівлі із поліпшеним плануванням квартир, збільшеними площами кухонь і підсобних приміщень. Однак повільно упроваджувалися у житлове будівництво прогресивні збірні конструкції заводського виготовлення, недостатньо застосовувалися великоблочні й великопанельні конструкції стін. У другій половині 70-х – початку 80-х рр. інтенсивно проводилась забудова мікрорайонів Олексіївки, Салтівки, Рогані, Холодної гори, селища Жуковського тощо. Характерною рисою при плануванні мікрорайонів міста було те, що обов'язково передбачалося спорудження шкіл, дитячих садків і ясел, магазинів, спортивних майданчиків, а також озеленення дворів мікрорайону. Між тим із 1970 по 1980 рр. у Харкові поступово підвищувалися норми житлового забезпечення на одну людину. Зокрема, якщо у 1970 р. середня площа становила 9 м<sup>2</sup> на особу, то в 1975 р. – 10,5 м<sup>2</sup>, а в 1980 р. – 12 м<sup>2</sup>. На початок 1980-х рр. стали помітними ознаки занепаду вітчизняної економіки, що відбилося і на зниженні темпів будівництва житла. На початок 1990-х рр. забезпеченість житлом у місті становила 14,7 м<sup>2</sup> на одну особу, а середній розмір квартири – 68,3 м<sup>2</sup>, у той час як загальною по Україні він становив 79,6 м<sup>2</sup>.

Важко оцінити, як будувалася стратегія розвитку міста згідно з **Генеральними планами 1964 чи 1984 рр.** унаслідок їхньої відсутності у тому доступі, щоб мати можливість їх вивчити. Та поняття **"розвантаженість"** – те завдання, яке ще на початку 60-х прагнули вирішити планувальники відповідно до документації 60-х рр. і яке продовжує звучати вже в сучасній планувальній документації. Якщо тоді це вирішувалося шляхом "простого" перенесення/винесення за межі промислових об'єктів, що у свою чергу мало вплинути на принцип розселення населення (його частковий вплив у переміст), то на початку ХХ ст. проблемні питання стали стратегічними цілями, що вплинуло на формування планувальних рішень у **Генеральному плані Харкова на 2004–2026 рр. (2003)** [2, 3] (табл. 2).

Таблиця 2. "Розвантаження" Харкова на початку ХХІ ст.

СТРАТЕГІЧНІ ЦІЛІ:	КОМПЛЕКСНІ ПЛАНУВАЛЬНІ РІШЕННЯ:
1) розширення меж міста;	1) залучення значних територіальних ресурсів приміської зони, розвиток активних системуючих зв'язків між містом і зоною впливу, якісні зміни у планувальному каркасі території та режимі функціональних зон;
2) підтримка виробництва, яке базується на високих наукоємних технологіях;	2) створення системи магістралей сталого розвитку;
3) формування зон підприємств малого і середнього бізнесу;	3) перетворення Харкова на високоіндустріальний центр міжнародного значення шляхом якісної трансформації індустріальної функції міста: модернізація, структурна трансформація та інтеграція з науково-освітнім комплексом;
4) дотримання динамічної рівноваги навколишнього середовища.	4) основні напрями освоєння нових територій та містобудівного розвитку Харкова мають відповідати принципу <i>"економічно-доцільного розвитку міської інфраструктури"</i> , тому окрім забезпечення комплексності та плановірності розвитку, вважається першочерговим забезпечення умов поліпшуючих життєдіяльність населення міста і приміської зони в цілому.

Джерело: складено автором за [2, 3].

Новий Генеральний план м. Харкова йде в комплексі зі **схемою планування його приміської зони**. Приміська зона Харкова поділяється на ближній і дальній пояси впливу. Ближній пояс охоплює території Харківського, Зміївського, Дергачівського, Чугуївського районів та міста Люботин на відстані близько 30 км від іс-

нуючих меж Харкова. На сьогодні багатофункціональне використання ближнього поясу приміської зони набуло мозаїчного характеру, притаманного високоурбанізованним місцевостям. Освоєння території підпорядковане локальним, неузгодженим інтересам окремих місцевих громад і землекористувачів, у багатьох випадках за

оцінкою експертів призводить до її неефективного використання і не відповідає вимогам екологічної безпеки. Території Нововодолазького, Валківського, Золочівського районів становлять зовнішній пояс і є зоною розвитку сільського господарства приміського типу, лісівництва і промисловості відповідних переробних галузей.

У сучасних межах територія міста Харкова становить 30,6 тис. га. Генеральним планом передбачено розширення міста за рахунок суміжних територій, зокрема, це землі Циркунівської селищної ради та великі території в кінці Салтівського шосе. Всі основні напрямки освоєння нових територій та містобудівного розвитку Харкова за новим планом 2003 р. мають відповідати принципу "економічно-доцільного розвитку міської інфраструктури", тому окрім забезпечення комплексності та планованості розвитку, уважається першочерговим забезпечення умов поліпшуючих життєдіяльність населення міста і приміської зони в цілому.

Харківська область відповідно до Генеральної схеми міжобласного розселення входить до складу Харківської надобласної системи розселення (НСР). Так, окрім функції промислового вузла, місту Харків надається роль центру надобласної системи розселення. Чисельність населення в зоні впливу центрів надобласних систем розселення становить, як правило, не менш ніж 3 млн осіб. Тут передбачений розвиток комплексів громадського обслуговування населення унікального та вибіркового попиту, які певною мірою дублюють столичні функції: багатoproфільні університети, академічні наукові центри, театри опери та балету, вузькоспеціалізовані медичні заклади тощо.

Стан господарського комплексу м. Харкова на початку 2000-х відображав загальні негативні тенденції розвитку економіки України, унаслідок чого за оцінкою експертів склалися такі диспропорції [2]:

- у зв'язку із загальними демографічними тенденціями скоротилося загальне населення Харкова, а також населення у працездатному віці;
- співвідношення зайнятих у містоформуєчій і містообслуговуючій сферах становить 2 : 1, у той час як у розвинених європейських країнах це співвідношення 1 : 2;
- за останні роки зросла питома вага населення, не зайнятого в суспільному виробництві.

Харків, маючи потужний науково-виробничий, освітній і порівняно розвинений соціально-культурний потенціал, поставив за мету досягти рівня високоіндустріального центру міжнародного значення спеціалізованого на високотехнологічному виробництві. У перспективі 2026 р. планувалося збільшити промислове виробництво у галузі машинобудування (на 3,8 %), будівництві та легкій промисловості (по 4 %), але зменшити показники в хімічній і харчовій та скоротити кількість працюючих у промисловості до 180 тис. осіб (або 25 % зайнятих). Амбіційним виглядає прогноз у 40 % у 2026 р. проти 7 % у 2001 р. щодо зайнятих на підприємствах малого бізнесу, які можуть істотно вплинути на структурну перебудову в економіці України і Харкові.

У 1989 р. у Харкові проживало 1610 тис. осіб, 1991 р. – 1622,8 тис. осіб [2], а у 2001 р. за даними Всеукраїнського перепису населення, проведеного того самого року – вже 1470,9 тис. осіб. На 1 січня 2003 р. населення становило 1466,3 тис. осіб. За два роки населення міста зменшилося на 3,4 тис. осіб. Зменшення населення відбувається починаючи із 1991 р., коли Харків досяг піку зростання чисельності населення. Головною причиною скорочення населення м. Харкова на 12,6 тис. осіб щорічно в період із 1991 по 2003 р. було зменшення рівня народжуваності при високому рівні смертності та переваження впливу насе-

лення над прибуттям. У генеральному плані 2003 р. розроблено два варіанти прогнозу чисельності населення; для розрахунків його економічних показників прийнято оптимістичний варіант (відображає позитивні напрямки процесів народжуваності) із прогнозованою чисельністю населення міста на 2026 р. – 1405 тис. осіб (прогноз перспективної чисельності населення міста спирався на розрахунки Науково-дослідного інституту інформатизації і моделювання економіки).

Нова політика формування житлового будівництва за Генпланом Харкова 2003 р., на відміну від попередніх принципів планувальної діяльності, продиктованих особливостями розбудови промислових центрів у радянський період, була зорієнтована на збільшення обсягів житлового будівництва з урахуванням різноманітних джерел фінансування (Постанова Кабінету Міністрів України від 27.08.2000 г. № 1347 "Про забезпечення прогнозу розвитку житлового будівництва на 2000–2004 роки"), зокрема, шляхом залучення коштів населення та формування ринку житла, спрямованого на будівництво квартир або будинків "на продаж". Частина житла, що мала безкоштовно надаватися з боку держави малозабезпеченим соціально незахищеним громадянам, могла становити 15–20 % загальноміського введення житла по місту. Аналіз прийняття обсягів і структури житлового будівництва за ряд останніх років (із 1995 по 2003) дозволив експертам плану виявити таке [2]:

- обсяги багатоквартирного житла мав тенденцію до зниження із 292,0 тис. м<sup>2</sup> у 1995 р. до 89,0 тис. м<sup>2</sup> за 2001 і 2002 рр.;
- обсяги введення садибного фонду має позитивну динаміку: із 23,0 тис. м<sup>2</sup> у 1995 р. до 32,0 тис. м<sup>2</sup> за 2002 р., при цьому питома вага його в загальному обсязі становить 20–25 %.

Житловий фонд будинків перших масових серій (60–70-х рр. забудови) становив на момент складання плану близько 72 млн м<sup>2</sup> і потребував заміни або реконструкції. Фактично кожний четвертий міський житель проживав у житлових приміщеннях, які мали незадовільний технічний стан, низькі експлуатаційні якості та вичерпали свій експлуатаційний ресурс. Генеральним планом було передбачено побудувати на розрахунковий період 5500,0 тис. м<sup>2</sup> житлового фонду, із них 4120,0 тис. м<sup>2</sup> багатоквартирного і 1380,0 тис. м<sup>2</sup> садибного. Крім того, за цей період було заплановано *закінчити незавершене будівництво* обсягом 200,2 тис. м<sup>2</sup>, передбачалася надбудова існуючих будівель у центральній частині міста (100,0 тис. м<sup>2</sup>) і *ущільнення* вибіркової забудови (180,0 тис. м<sup>2</sup>). Таким чином, загальний об'єм житлового будівництва до 2026 р. має становити 5980,0–6000,0 тис. м<sup>2</sup> (а це близько 76000 квартир і 9500 ділянок під індивідуальне будівництво).

До одного із найсуттєвіших недоліків планування і забудови минулих років експерти даного Генплану відносять відсутність чіткого функціонального зонування міста. Тому для забезпечення раціонального використання території міста, як основи територіального упорядкування міста, проектом пропонується більш чітке функціональне зонування [2]:

- *загальноміського центра* (поліфункціональна структура, яка містить зону історичного ядра (площа Конституції, Держпром), зону адміністративних будинків, торгово-комерційних установ, банків, установ культурно-побутового обслуговування, рекреаційну зону);
- *селітебну* (її розвиток передбачається як за рахунок освоєння і реконструкції майданчиків усередині міської межі, так і за межею міста);
- *промислово-складську* (становить по місту 5390,0 га, крім того, у центральній частині за межами

промформуваних розміщені підприємства загальною площею 164,0 га; генеральним планом рекомендується передислокація чи зміна функціонального використання земельної ділянки під відповідну для даної зони функцію (торгівля, банки, офіси чи інші установи);

- *ландшафтно-рекреаційну* (реконструкція, озеленення, розширення внутрішньоміської системи зелених насаджень, створення озелених територій по ріках Харків – Лопань – Немишля – Уди й об'єднання їх в єдину рекреаційну систему із загальноміськими парками і набережними)

**"Схема плану червоних ліній магістральних вулиць м. Харкова" (2006)** [10] – наступний після Генерального плану 2003 р. планувальний документ, розроблений для Харкова Українським державним науково-дослідним інститутом проектування міст "Діпромисто". Ця схема дозволяє установлювати межі земель загального користування та перспективну структуру вулично-дорожньої мережі в Харкові.

Радіальність загальноміських магістралей ускладнило планувальникам пошук способу *розвантаження* міста. Створення кілець на різному віддаленні від центральної зони для Харкова на їх погляд було рішенням не зовсім правильним із декількох причин: місто не має чіткої радіально-кілецевої схеми через сильно розвинений Салтівський житловий район і промислово-селітебний район, що сформований уздовж Московського проспекту; неоднорідність міської забудови із функціонального використання і щільності розселення по трасах кільцевих магістралей (нерівномірність завантаження кільця); складність реалізації щодо будівництва (кілець не працює поки воно не побудовано) [3].

Основні проблеми формування системи *магістралей сталого розвитку міста* більшою мірою за оцінкою експертів зосереджені в центральній його частині, що обумовило обмежену кількість транспортних зв'язків центру із віддаленими житловими масивами та основними промисловими групами. Це:

- інтенсивність руху перевищує теоретичну пропускну спроможність транспортної мережі центру;
- пропуск транзитних транспортних потоків через центр міста;
- відсутність дублюючих зв'язків, наявність двох водотоків в ядрі міста (р. Харків і р. Лопань, які відділяють центр від житлових та промислових зон).

Історично складена радіальна система планування вулично-ї мережі центру міста та стислі умови його забудови не дають змогу розширити чи дублювати потоки, що призводить до перевантаження і значних економічних витрат, пов'язаних із простоями та погіршенням безпеки руху й екологічного стану. Територія Харкова "розчленована" залізницею, що також ускладнює транспортний зв'язок усередині міста. Тому реорганізація міської вулично-ї мережі тут означає створення чи радикальну реконструкцію існуючих дублюючих та дотичних до центру магістралей, організація жорстоких режимів регулювання. У даному контексті в центральній частині міста передбачено і ліквідацію трамвайних колій та прокладання трамвайних маршрутів із віддалених житлових масивів лише стосовно ядра міста.

Враховуючи збільшення рівня автомобілізації, а також дефіцит вільних територій і обмежену можливість для розташування гаражів, у місті існує проблема забезпечення місцями паркування легкового індивідуального автотранспорту. Рівень забезпеченості оцінена в 62 % у цілому по місту; у Ленінському (тепер Холодногірському) та Жовтневому районах, які входять до центрального ядра міста, цей показник був надто низький, відповідно 32,9 та 45,4 %. Тут варто відмітити і проблему нерівномірного розміщення АЗС по районах міста.

**Новий Генплан розрахований до 2031 р.** (проект унесення змін до Генерального плану м. Харків 2003 р. розроблений на опорному плані та вихідній інформації за станом на 1.01.2011 р.) [3]. Сьогодні Харків – великий багатофункціональний регіональний центр, який є своєрідним "локомотивом", що визначає розвиток країни в цілому та регіону зокрема. Тут помітно виражені постіндустріальні трансформації. Інфраструктура стала вирішальним фактором розвитку, переходячи в містоутворювальну групу галузей. Розвиток потужної транспортно-комунікативної (особливо враховуючи прикордонне положення Харківського регіону) функції Харкова доповнюється розвитком інших функцій – організаційно-управлінської та інноваційно-креативної (!), що добре простежується як у Генеральному плані 2003, так і в матеріалах проекту *Внесення змін до Генерального плану Харкова до 2031 р.*

При розробці проекту Внесення змін до Генерального плану було використано: Генеральний план м. Харків. Київ, "Діпромисто", 2003 р.; Схема плану червоних ліній магістральних вулиць м. Харкова. Київ, "Діпромисто", 2006 р. Матеріали проекту *Внесення змін до Генерального плану* вирішують основні принципові питання із планування територій і не можуть бути використані замість спеціальних проектів, схем та програм розвитку галузей економіки, охорони навколишнього середовища та здоров'я населення, пам'яток історії культури, інженерного захисту й підготовки території, розвитку систем транспорту, безпеки та організації дорожнього руху, інженерного обладнання тощо [4].

Згідно із "Завданням на проектування" у проекті внесені зміни щодо:

- чисельності населення;
- житлового будівництва;
- стану навколишнього середовища;
- забезпечення населення установами та підприємствами обслуговування;
- інженерно-транспортної інфраструктури.

Головним фактором, що визначатиме розвиток більшості українських міст у найближчі 20–25 років, буде скорочення населення (із подальшою стабілізацією цих негативних демографічних процесів). А основним елементом розробки генерального плану стає пошук територій для приватного будівництва в існуючих межах населених пунктів. Головними економічними важелями, що визначатимуть планувальні рішення, має стати вартість землі, інвестиційна привабливість території та раціональність її функціонального використання [9].

Чисельність населення із 2003 р. у м. Харків продовжує скорочуватися: 1458 тис. осіб у 2008 р., 1451 тис. осіб у 2013, 1446,5 осіб у 2016. Відповідно до "Завдання на розроблення проекту внесення змін до генерального плану м. Харкова", для розрахунку об'ємів нового житлового будівництва, необхідної місткості установ обслуговування, а також інженерної та транспортної інфраструктури на термін дії проекту внесення змін до генерального плану, *чисельність населення м. Харкова на 1.01.2031 р. прийнята за оптимістичним варіантом прогнозу в 1410,0 тис. осіб (за минулим планом до 2026 р. прогнозний показник становив 1405, 0 тис. осіб).*

Державна містобудівна політика орієнтована на стратегію, що направлена на поліпшення умов життя населення. Протягом розрахункового терміну, згідно із проектом унесення змін до генерального плану, очікується збільшення обсягів уведення житла щорічно порівняно із запланованими у попередньому Генплані 2003 р.: замість 6 млн м<sup>2</sup> житла до 2026 р. планується побудувати 9 млн м<sup>2</sup> житла до 2031 р. У новому генплані Харкова було визначено шість додаткових майданчиків для будівництва житла – садибної та багатоквартирної забудови із розрахунку 28,8 м<sup>2</sup> житла на од-

ного жителя міста замість нинішніх 20-ти м<sup>2</sup>. Усі ділянки передбачені на місці колишніх промислових об'єктів:

- майданчик 45 га біля річки Лопань (Холодногірський район);
- ділянка 23 га в районі Полтавського шляху (Холодногірський район);
- ділянка 13 га на місці колишнього заводу "Серп і Молот" (Московський район);
- майданчик 52 га уздовж вулиці Шевченка (Київський район);
- ділянка у Пилоповцях (Новобаварський район);
- полігон Національного аерокосмічного університету імені М. Є. Жуковського "Харківський авіаційний інститут" (Київський район).

Ураховуючи привабливість центра міста, Проектом передбачено заходи щодо його реконструкції. "Реконструкція житлових територій включає широкий діапазон перетворень: від повного знесення існуючої забудови та зведення нових житлових і суспільних будинків до повного зберігання (напр., забудови, що має історико-культурну цінність). Намічена під реконструкцію садибна та багатоквартирна (малоповерхова) забудова, яка знаходиться в центральній частині міста, необхідна, оскільки дозволить досягти високої ефективності використання території для розміщення житлово-громадської забудови, формування центра м. Харкова. Реконструкція житлових територій розглядається не просто як поліпшення фізичного стану житлового фонду, але і як кардинальне поліпшення соціальних умов проживання населення. У місті вже зараз активно здійснюється реконструкція будинків, перебудова перших поверхів із зміною функціонального призначення, розміщенням об'єктів обслуговування, офісів тощо" [3].

Новим Генпланом міста Харкова передбачено будівництво четвертої гілки метро до 2031 р., передбачено прибрати трамвай із центральної частини міста і замінити його тролейбусом. Трамвайні ж маршрути планують розвивати на окраїнних територіях.

У контексті *розширення міжнародних функцій міста* особливу увагу в матеріалах проекту Внесення змін до генерального плану було приділено *збалансованому міському розвитку*, а саме системі планувальних обмежень щодо представлених санітарно-захисних зон (СЗЗ) промислових виробництв та об'єктів комунального призначення (I–V класу шкідливості). Дотримання санітарних норм щодо СЗЗ – велика проблема індустриальних міст, яка із часу появи в місті самих підприємств була комплексною та вимагала постійного контролю та регулювання. Недотримання підприємствами меж санітарно-захисних зон є найпоширенішим порушенням. На період 2013 р.

підприємства не мали проектів таких СЗЗ. В умовах історичної забудови території міста, що склалася, також не мають можливості витримувати нормативні розміри санітарно-захисних зон 37 підприємств (завод ім. Малишева, АОЗТ "Харківський коксовий завод", Харківський плитковий завод, ВАТ "Автрамат").

Розробленим і затвердженим генеральним планом міста пропонувалося підприємствам виконати проекти санітарно-захисних зон, де вони мали б відобразити вплив підприємства на оточуюче середовище, визначити умови використання території СЗЗ, її опорядження, озеленення та зменшення розміру СЗЗ до мінімально припустимих розмірів із погодженням в органах Мінздраву.

У контексті організації СЗЗ представлений проект унесення змін порівняно із позицією Генплану 2003 р. доволі радикально планує вирішити питання щодо звільнення житлового фонду, "який розташований у СЗЗ підприємств (I–III класів небезпеки). Так, передбачено вибуття 429,2 тис. м<sup>2</sup> житлового фонду під розміщення житлово-громадської забудови та під пробивання вулиць. Населення, що проживає у зазначеному житловому фонді – 12,8 тис. осіб – перебуває в межах нормативних СЗЗ I–III класу шкідливості, тому передбачається забезпечення його житлом у нових обсягах житлового будівництва" [2].

Проблему повного відселення із СЗЗ реалізувати надзвичайно проблематично через фінансові складнощі. Але у проектних межах міста за оцінкою планувальників є "території, де можливе розміщення житлового будівництва для даної категорії населення. Окрім того, відповідно до рішення, розробленого та затвердженого генеральним планом щодо екологізації виробничої діяльності й перепрофілювання промислового виробництва (розроблення проектів організації СЗЗ) очікується суттєве скорочення СЗЗ і, відповідно, поступове вирішення даного питання в межах розрахункового терміну до 2031 р." [2].

**План зонування території (або зонінгу) міста Харків (2013, 2016 рр.)** [8]. Сучасне місто – це складний комплекс територій і споруд, зайнятих виробничими підприємствами, житловими комплексами, громадськими центрами, місцями відпочинку на свіжому повітрі, транспортними й інженерними спорудами. Основні функції міста реалізовані на його території та згодом їх не так просто змінювати. Тому перший принцип, що впорядковує і систематизує планувальну організацію міста, – це функціональне зонування, поділ міста на частини різного призначення за ознакою провідної функції (праця, громадське життя, побут, відпочинок) [1]. Функціональною зоною називається територіальний ареал або сукупність ареалів, які виконують певну міську функцію (табл. 3).

Таблиця 3. Функціональні зони міста Харків (2003, 2016)

Функціональне зонування як основа територіального упорядкування міста (за Генпланом 2003 р.):	Функціональні зони відповідно до Плану зонування міста Харків (2016):
1. Зона загальноміського центру. 2. Селітебна зона. 3. Промислово-складська зона. 4. Ландшафтно-рекреаційна зона.	1. Громадські зони. 2. Житлові зони. 3. Рекреаційні зони. 4. Ландшафтні зони. 5. Зони транспортної інфраструктури. 6. Комунально-складські зони. 7. Зони інженерної інфраструктури. 8. Виробничі зони. 9. Спеціальні зони.

Поліфункціональний характер Харкова наділив його специфічними рисами та вплинув на зонування міста. У січні 2013 р. план зонування території пройшов громадське обговорення, був узгоджений з органами державного нагляду і розглянутий на засіданні архітектурно-містобудівної ради. План зонування території був розроблений ТОВ "Віст". З метою визначення умов та об-

межень використання території для містобудівних потреб виділено такі зони [4]:

1. *Громадські зони* (торгово-ділова зона, навчальна зона, культурна та спортивна зона, лікувальні зони).

2. *Житлові зони* (зона садибної забудови (1–3 пов.), зона змішаної багатоквартирної житлової забудови та громадської забудови (4–5 пов.), зона змішаної багатоквартирної забудови і громадської забудови (6–16 пов.).

3. *Рекреаційні зони* (рекреаційні зони природних ландшафтів, рекреаційні зони активного відпочинку, зона озелених територій загального користування, колективні сади та садівничі товариства, водні об'єкти).

4. *Ландшафтні зони* (озеленені території).

5. *Зони транспортної інфраструктури*.

6. *Комунально-складські зони* (зона розміщення об'єктів 3-го класу санітарної класифікації, зона розміщення об'єктів 4-го класу санітарної класифікації, зона розміщення об'єктів 5-го класу санітарної класифікації та об'єктів обслуговування автомобілів).

7. *Зони інженерної інфраструктури ІН* (ІН-1 – зона головних об'єктів електромережі, ІН-2 – зона головних об'єктів тепломережі, розподільчих об'єктів тепломережі, ІН-3 – зона свердловин, насосних станцій).

8. *Виробничі зони* (зона підприємств I класу шкідливості, зона підприємств II класу шкідливості, зона підприємств III класу шкідливості, зона підприємств IV класу шкідливості, зона підприємств V класу шкідливості).

9. *Спеціальні зони* (меморіальні зони, військові частини, пенітенціарні заклади).

Внесення змін 2016 р. було викликане появою нових пам'яток культури, соціальних об'єктів, нових правил забудови тощо. Члени містобудівної ради розглянули можливі зміни у план зонувannya території Харкова. Внесені були такі:

- визначені водоохоронні зони біля всіх водних об'єктів;

- відкориговані показники для граничних зон;

- визначена допустима поверховість будівель, що будуються (зокрема, висотність будинків, що будуються у приватному секторі: раніше ця норма становила 10 м, сьогодні – до 15 м);

- посилення порядку реконструкцій пам'яток історичної спадщини;

- розвиток різних видів будівництва, яке відповідає екологічним нормам, збереження і відновлення рекреаційних зон, створення безперешкодного пересування для людей з обмеженими можливостями;

- додавання ландшафтних зон (озеленення території);

- збільшення паркомісць з урахуванням завантаженості наближених і віддалених від центру районів міста.

Зонінг, як і детальний план, територій у першу чергу необхідні для вирішення питань інвестиційної привабливості територій.

**Висновки.** Ретроспектива містобудівної політики допомогла сформулювати нове стратегічне бачення розвитку міста Харків через три головні осі, навколо яких власне місто і має обертати свою діяльність:

- 1) вісь розвитку та перспективи;

- 2) вісь комфортності проживання;

- 3) вісь споглядання (дозвілля).

Сильний бік Харкова – вісь розвитку та перспективи в контексті розширення його міжнародних функцій. Місто беззаперечно інтелектуальне, освічене, конструктивне, з великою історією, яку пам'ятає і поважає. Це ж і дозволяє їм зберігаючи своє обличчя, демонструвати конкретні символічні зміни в межах міського простору. Тому перетворення Харкова на високоіндустріальний центр міжнародного значення шляхом якісної трансформації індустріальної все ж функції міста, але разом з їх продуктивною інтеграцією із потужним сформованим тут науково-освітнім комплексом є абсолютною перспективою і викликом одночасно.

Слабкий бік – вісь комфортності проживання. Несформована сфера житлового будівництва, проблемні житлові масиви радянських часів, часто хаотична, нерегульована поява нових масштабних "спальних" районів та ін. – ті виклики, які вимагають конкретних рішень уже сьогодні. Таким чином, можна спостерігати лише ситуативну, дуже локальну модернізацію простору. Фасади і комунікації із їхньою частковою мо-

дернізацією, а іноді просто аварійні, характерні як для центру, так і для периферії в однакових масштабах. Поява нових об'єктів, що обслуговують населення та численних закладів торгівлі, якісно не змінило умови життя навколо них. Жителі будинків намагаються самоутружати і за власним проектом покращити свої умови проживання. Та комфорт – має бути питанням не лише одного жителя, а комплексно вирішуватись відповідно до встановлених норм і правил.

Однією із конкурентних переваг Харкова може бути третя – вісь споглядання (дозвілля та творчості). Сервіси, які створили б атмосферу довіри в міському просторі, естетики та свободи вибору, креативності й творчості, поки набагато слабші. Непопулярність публічних просторів як таких, де люди стають громадою, уповільнює процес обміну та діалогу між активними жителями та гостями міста. Лише харизма міста тримає увагу того, хто обирає Харків місцем проживання, розвитку, відпочинку чи споглядання.

#### Список використаних джерел

1. Безлюбченко О. С. Планування і благоустрій міст: навч. посіб. / О. С. Безлюбченко, О. В. Завальний, Т. О. Черносова. – Х.: ХНАМГ, 2013. – 204 с.
2. Генеральний план міста Харків 2004–2026. Пояснювальна записка. Т. I, II. Розділ "Зона впливу". – К., 2003.
3. Генеральний план міста Харків на 2004–2026 рр. із внесеними змінами у 2013 році.
4. Департамент містобудування, архітектури та генерального плану Харківської державної адміністрації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uga.kharkov.ua>.
5. Іванов С. Житлове будівництво в Харкові (1943–1980 рр.) // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії: зб. молодих учених // Вісн. ХНУ. Серія "Історія". – 2015. – Вип. 13. – С. 121–127 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [PDF] с сайта karazin.ua.
6. Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область / редкол.: М. А. Сіроштан, В. І. Астахов, Г. Г. Бурик. – К.: Головна ред. УРЕ АН УРСР, 1966. – 1086 с.
7. Комплексная схема внутригородского и пригородного транспорта. Пояснительная записка. Т. I (1961), II (1965), III (1965), приложение (1965).
8. План зонувannya території міста Харків 2013 року із внесеними змінами у 2016 році.
9. Регіональний розвиток та просторове планування території: досвід України та інших держав-членів Ради Європи": збірник / В. С. Куїбіда, В. А. Нехода, В. В. Толкованов. – Київ: "Крамар", 2009. – С. 144.
10. Схема плану червоних ліній магістральних вулиць. Пояснювальна записка. 2006 р.
11. Функции городов и их влияние на пространство / под ред. Л. Г. Руденко. – К.: Феникс, 2015. – 292 с.
12. Харьковский экономический административный район. Перспективы развития народного хозяйства. Т. I, II, корректировка. – 1963.
13. Харьковский экономический административный район. Схема перспективного развития на период до 1980 року. Т. I, II, III, IV, V. – 1963.

#### References

1. Bezliubchenko O. S. Planuvannya i blahoustrii mist: navchalnyi posibnyk / O. S. Bezliubchenko, O. V. Zavalnyi, T. O. Chernonosova; Khark. nats. akad. misk. hosp.-va. – Kh.: KhNAMH, 2013. – 204 s.
2. Heneralnyi plan mista Kharkiv 2004–2026. Poiasniuvalna zapyska. T. I, II. Rozdil "Zona vplyvu". – K., 2003.
3. Heneralnyi plan mista Kharkiv na 2004–2026 rr. iz vnesenymy zminamy u 2013 rotsi.
4. Departament mistobuduvannya, arkhitektury ta heneralnoho planu Kharkivskoi derzhavnoi administratsii [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://uga.kharkov.ua>.
5. Ivanov S. Zhytlove budivnytstvo v Kharkovi (1943–1980 rr.) // Aktualni problemy vitchnyanoi ta vsesvitnoi istorii: Zbirnyk molodykh vchenykh. Visnyk KhNU. Serii "Istoriia". 2015. – Vyp. 13. – S. 121–127 [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: [PDF] s saita karazin.ua.
6. Istoriia mist i sil Ukrainskoi RSR. Kharkivska oblast. – K: Holovna redaktsiia URE AN URSR, 1966. – 1086 s.
7. Kompleksnaya shema vnutrigorodskogo i prigorodnogo transporta. Poyasnitel'naya zapiska. T. I (1961), II (1965), III (1965), prilozhenie (1965).
8. Plan zonuvannya terytorii mista Kharkiv 2013 roku iz vnesenymy zminamy u 2016 rotsi.
9. Rehionalnyi rozvytok ta prostorove planuvannya terytorii: dosvid Ukrainy ta inshykh derzhav-chleniv Rady Yevropy": Zbirnyk / V. S. Kuibida, V. A. Nehoda, V. V. Tolkovanov. – Kyiv: "Kramar", 2009. – S. 144.
10. Shkema planu chervonykh liniy mahistralnykh vulyts. Poiasniuvalna zapyska. 2006 r.
11. Funktsii gorodov i ih vliyanie na prostranstvo / pod red. L. G. Rudenko. – K.: Feniks, 2015. – 292 s.
12. Harkovskiy ekonomicheskii administrativnyy rayon. Perspektivnyi razvitiya narodnogo hozyaystva. T. I, II, korrektyrovka. – 1963.
13. Harkovskiy ekonomicheskii administrativnyy rayon. Shema perspektivnogo razvitiya na period do 1980 roku. T. I, II, III, IV, V. – 1963.

Надійшла до редакції 16.10.17

Н. Короба, канд. геогр. наук  
 НИС "Регіональних проблем економіки та політики",  
 Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

### СТРАТЕГІЯ ГОРОДСКОГО РОЗВИТКУ ХАРЬКОВА: РЕТРОСПЕКТИВА ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ

*Исследование города, независимо от его типа, размера и роли, всегда должно начинаться с изучения истории развития городской среды. Период, история возникновения города и его жители вместе создают уникальные предпосылки его развития.*

*Проведено дослідження розвитку Харькова (основних градостроительних тенденцій, характерних процесів преобразования городской среды) путем изучения его градостроительной политики. Использование метода ретроспективного анализа соответствующей планировочной документации города позволило нам сформулировать стратегическое видение развития Харькова, начиная с 40-х гг. XX века и до наших дней, обнаружить сформировавшиеся там вызовы для возможности дальнейшего построения оптимальной модели модернизации городской территории.*

*Харьков за несколько веков испытывал немало характерных функционально-структурных преобразований городского пространства, достигнув тех границ, в которых он сегодня находится и той роли, которую выполняет в масштабе всей Украины. Харьков является примером типичного индустриального города Украины. Поэтому стратегическое видение развития Харькова согласно планировочной документации всегда было продиктовано стратегической его функцией – промышленной.*

*Основная задача, которую пытались решить и планировщики в 60-е гг. и в начале XXI века, описана в документах как "разгрузка". Если сначала она предусматривала простой перенос за пределы города промышленных объектов, который, в свою очередь, должен был повлиять на принцип расселения населения (его частичный отток в пригород), то последующие планировочные решения руководствовались такими целями, как расширение границ города с целью привлечения значительных территориальных ресурсов пригородной зоны, создание системы магистралей устойчивого развития, соблюдение динамического равновесия окружающей среды.*

*Ретроспектива градостроительной политики помогла сформулировать новое стратегическое видение развития Харькова через три главные оси, вокруг которых собственно город и должен вращать свою деятельность: ось развития и перспективы в контексте расширения его международных функций, ось комфортности проживания (модернизация пространства), ось созерцания (досуга и творчества).*

*Ключевые слова: Харьков, городское развитие, ретроспективный анализ, градостроительная политика, планировочная документация.*

N. Koroma, PhD Geography  
 Laboratory "Regional problems of economics and politics",  
 Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

### URBAN DEVELOPMENT STRATEGY OF KHARKIV: RETROSPECTIVE OF URBAN PLANNING POLICY

*City research should always begin, regardless of its type, size and role, with the study of the history of the urban environment. A period, the history of the city and its inhabitants together create the unique prerequisites for its development.*

*Urban development research of Kharkiv (the main urban development tendencies, specific of transformation processes of the urban environment) was conducted by studying its urban development policy. Using retrospective analysis of appropriate planning documentation of the city, allowed us to formulate a strategic vision of Kharkov, since 40th years of the twentieth century to the present, to identify calls generated there for further possibilities of constructing an optimal model of modernization of the urban area.*

*For several centuries Kharkiv experienced many specific functional and structural transformation of urban space, reaching those limits in which it is today and the role that performs across the Ukraine. Kharkiv is an example of a typical industrial city of Ukraine. Therefore, the strategic vision of Kharkiv accordance with planning documentation has always been dictated by its strategic function – industrial.*

*The main task that the planners tried to solve in the 1960's and at the beginning of the 21st century is described in the documents as "unloading". If then it meant only the transfer of industrial objects beyond the city, which in turn would have had an impact on the principle of population settlement (its partial outflow in the suburbs), at the beginning of the 20th century, planning decisions laying down in the General Plan of Kharkiv for 2004-2026 were guided such goals as expansion of the boundaries of the city in order to attract significant territorial resources of the suburban zone, creation of sustainable development system of highways, observance of the dynamic equilibrium in the environment.*

*The retrospective of urban planning policy helped to formulate a new strategic vision for the development of Kharkiv through three main axes, around which the city itself should turn its activities: the axis of development and prospects in the context of expanding its international functions, the axis of comfort of living (modernization of space); the axis of contemplation (leisure and creativity).*

*Key words: Kharkiv, urban development, retrospective analysis, urban planning policy, planning documentation.*

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2017.68.16>

УДК 911.3

Л. Мельник, канд. геогр. наук, наук. співроб., С. Батиченко, канд. геогр. наук, мол. наук. співроб.  
 НИС "Регіональних проблем економіки та політики",  
 Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

### НАПРЯМИ ТРАНСФОРМАЦІЇ ТА ВИЯВЛЕННЯ ЕЛЕМЕНТІВ МОДЕРНІЗАЦІЇ В МЕЖАХ ТЕСТОВОЇ ДІЛЯНКИ ДОСЛІДЖЕННЯ У М. ШПОЛА

*Визначено тестову ділянку дослідження в місті. Окреслено періоди забудови та розвитку міста та тестової ділянки зокрема. Проаналізовано стратегічне бачення розвитку міста Шпола. Охарактеризовано ознаки типовості тестової ділянки дослідження та її роль у міському просторі. У межах тестової ділянки модельного міста дослідження охарактеризовано зміни міського простору. Визначено та подано характеристику осередкам модернізації території. Визначено агенти впливу на процеси модернізації та комерціалізації міського простору тестової ділянки дослідження, які розташовуються за її межами.*

*Ключові слова: мале місто, трансформація, модернізація, функціональні зміни, периферійно-аграрне середовище.*

**Постановка проблеми.** Активні процеси зміни міського простору спостерігаються в українських містах після повалення радянської влади та здобуття незалежності країни. Зосередження значної кількості закладів торгівлі та сфери послуг, а також закладів громадського харчування характерне для найбільш людних міст, якими є центральні частини міста. Рушійною силою трансформаційних змін у міському середовищі виступає населення. Процеси зміни функціонально-територіальної структури в містах периферійно-аграрного се-

редовища, особливо в малих, відбуваються в часовій затримці щодо центрів регіональної системи розселення, великих міст чи міст приміської зони великого міста. А також різниця і характер та інтенсивність трансформаційних процесів залежно від величини міста та господарського призначення середовища.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Теоретичні питання географії міст, міських поселень висвітлені у роботах Ю. Пітюренка [14], Є. Перцика [12], К. Мезенцева [9], Л. Руденка [15], О. Дронової [6] та