

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ ТА ШЛЯХИ ЇХ ПОДОЛАННЯ (НА ПРИКЛАДІ МІСТА ЧЕРНІВЦІ)

Постановка проблеми. Як зазначається в документі “Стратегія підвищення конкурентоспроможності м. Чернівці”, розробленого в жовтні 2006 р. експертним комітетом зі стратегічного планування міста у співпраці з проектом “Економічний розвиток міст”: “Чернівці – це місто високорозвиненого та соціально інтегрованого підприємництва у сферах туризму, рекреації, послуг, наукоємних технологій, екологічно чистого виробництва та раціонального природокористування, освіти, науки та культури, що забезпечує гідний рівень життя громадян, реалізацію їхніх прав і свобод” [9]. Можливість реалізації цієї програми залежить від наявності в місті наступних складових: люди – трудові ресурси, споживачі товарів і послуг, які реалізуються в місті; земля, як суто економічна категорія і як конкретно географічно-просторовий фактор; наявність економічної бази (капітал в будівлях, устаткуванні, фінанси, інтелектуальна власність); належна міська інфраструктура. Виробництво, розподіл, обмін, споживання та інвестування відбуваються в конкретних часових, а також просторових межах. Розглянемо особливості цих процесів в межах адміністративно-територіальної одиниці міста Чернівці.

Вихідні передумови. Місто Чернівці – адміністративний, господарський і культурний центр Чернівецької області. Площа міста – 15340 гектарів. Адміністративно місто поділяється на 3 райони, чисельність населення 240 тис. осіб. Місто має централізовану просторову структуру і радіальну мережу вулиць. Обмеження розвитку рівнинної території на північ та схід від історичної частини, що викликані періодичними повеннями ріки Прут, обумовлюють чітко виражену моноцентричну структуру міста. Моноцентризм призводить до надмірного заселення історичного центру міста, де знаходяться найбільш унікальна архітектурно-культурна спадщина та характерні громадські місця. У соціалістичний період було зроблено деякі кроки у напрямку децентралізації шляхом розміщення супермаркетів та інших закладів соціальної сфери у зонах житлових забудов, в основному на південь від історичного центру міста. Внаслідок створення нових житлових масивів із прилеглою інфраструктурою та великими промисловими підприємствами, місто отримало своє нове обличчя соціалістичної доби. Було утворено 3 промислові райони міста – північний, центральний і південний. До початку 90-х років XX ст. в місті панувала командна економіка з усіма її характерними ознаками: державна власність, соціальні гарантії, невисокий рівень життя, дефіцит товарів і послуг, екстенсивне природокористування, закритість суспільства в межах СРСР.

Постановка завдання. Ринкові умови змушують місцеві органи влади, на які покладено завдання утримувати житлово-комунальну сферу міста і забезпечувати адаптацію та розвиток міської інфраструктури, шукати достатні джерела для фінансування своїх вартісних проектів. З одного боку існують економічно незалежні приватно-господарючі суб'єкти, які здійснюють свою діяльність на території міста, з іншого – високі вимоги молодій економіки до стану розвитку міської інфраструктури. Актуальною є потреба прогнозування запитів населення міста, можливість відповідним чином співвіднести їх із ресурсами міської території, залучення інвестицій з метою освоєння цих ресурсів і дотримання при цьому балансу між приватними, комерційними інтересами та інтересами громади міста.

Виклад основного матеріалу. Економічна криза початку 90-х років XX ст., коли не вистачало коштів навіть на поточний ремонт, не говорячи вже про інвестування нових об'єктів будівництва, переросла в будівельний бум, який спостерігається сьогодні у великих

український містах, зокрема в місті Чернівці. При цьому для економіки міста в період від розпаду СРСР і до останніх років характерним є динамічний перехід від фази первісного накопичення капіталу до стабілізації і початку активного інвестування. Наприклад, найбільший ринок міста – Калинівський, який спонтанно виник у 1989 році, як місце масової торгівлі, за 15 років перетворився в міський торговельний комплекс, багатoproфільне комунальне підприємство з потужною інфраструктурою. Відкриття сучасних гіпермаркетів (площею до 15 га) демонструють готовність вітчизняних інвесторів вкладати кошти в сферу торгівлі. Ці об'єкти торгівлі дуже відмінні від базарів перших років незалежності. Зміна профілю економіки міста змінює сучасний його вигляд, впливає на розміщення промислових підприємств та підприємств сфери обслуговування, переформатування взаємного розташування районів житлової забудови, місць прикладання праці, зон відпочинку, об'єктів транспортної інфраструктури тощо.

В сфері забезпеченості економіки міста трудовими ресурсами пропозиція все ще значно перевищує попит. Безробіття поступово зменшується переважно за рахунок зменшення пропозиції робочої сили. Середня заробітна плата по місту коливається в межах 200 ам. дол. З 1994 року в Україні стрімко зростають обсяги трудової еміграції. Офіційна статистика щодо кількості працюючих за кордоном мігрантів відсутня. За деякими дослідженнями ця цифра коливається в межах 5-7 млн. осіб [3, 112], що складає приблизно чверть усього працездатного населення країни. Особливо багато людей виїжджає на заробітки з прикордонних областей, зокрема з Чернівецької області і міста Чернівців. Суми переказів заробітчан на батьківщину своїм родичам і близьким за деякими підрахунками складають біля 20 млрд. доларів на рік, тобто майже чверть ВВП країни і більше ніж усі закордонні інвестиції в Україну [1]. Отже можна припустити наявність значного внутрішнього інвестиційного потенціалу, який може бути використаний для розвитку Чернівецького регіону. Водночас Чернівецька область займає останнє місце за обсягами інвестицій в основний капітал, а індекс обсягу продукції промисловості до 1990 року складав: у 1995 р. – 44%, у 2000 р. – 49%, у 2005 р. – 84% [7, 108]. Станом на 1 січня 2007 року в Чернівцях було зареєстровано понад 6 тисяч суб'єктів підприємництва – юридичних осіб та майже 19 тисяч підприємств [10, 4]. Отже великий сектор міської економіки – це приватний бізнес, який розвивається завдяки платоспроможному попиту мешканців міста і області, який в свою чергу підкріплюється переказами від трудових мігрантів, які працюють за кордоном (переважно нелегально). Найпривабливішими сферами для приватного бізнесу є торгівля (вдвічі більше ніж промисловість), послуги, транспорт, будівництво, громадське харчування – галузі, що обслуговують і не є містоутворюючими. Процвітають банківська, фінансова сфери. На сьогоднішній день місто втратило власну виробничу спеціалізацію у територіальному поділі праці і більше перепродує і споживає ніж виробляє та інвестує. Сучасний вигляд міста фактично формують торговельні об'єкти – 22 ринки (“Калинівський ринок”, площею 33 га., щодня відвідує понад 50 тисяч людей). Торгівля проникає в громадські місця, займає головні вулиці, проспекти, парки [10, 8].

Стан розвитку житлово-комунальної сфери міста все ще залишається на низькому рівні при тому, що ціни на нерухомість лише за останні 5 років зросли в 3-4 рази. На цьому тлі належного розвитку набувають агентства нерухомості, які отримують прибутки від продажу нерухомого майна. Високі орендні ставки на квартири, торгові, промислові приміщення і відсутність регулювання цих ставок з боку влади призвели до появи сучасних рантьє – осіб, надприбутки яких фактично не оподатковуються і значно стримують діловий розвиток міста. Колись цілісні майнові комплекси, розташовані в громадських центрах міста, а також велика промислова нерухомість подрібнені, не мають єдиного власника. Занепадають цілі території.

Інша серйозна проблема – це рівень автомобілізації міста. В Чернівцях на 1000 мешканців міста припадає приблизно 250 транспортних засобів. Радіальна структура вуличної мережі міста ускладнює транспортну ситуацію, оскільки транзитний транспорт

рухається через центральну частину міста, що призводить до заторів і впливає на погіршення та руйнацію історичного центру. Особливо це стосується вантажних автомобілепотоків у напрямку північ-південь і зворотному, Київський та Львівський напрямки – до КПП Порубне, румунського кордону. Головні дорожні напрямки міста, які формувались впродовж XIX-XX ст., не витримують стрибкоподібного зростання кількості приватного легкового, вантажного, громадського транспорту. Недосконалість транспортної інфраструктури призводить до економічних втрат підприємств і населення міста. Зростає час доставки товару, поїздок на роботу, навчання, за покупками. Чернівці займають значну площу, приблизно рівну площі міста Львова, а за кількістю населення Львів втричі випереджає Чернівці. Цей факт дуже впливає на відстані та демонструє значний нереалізований потенціал розвитку території міста.

У ряді європейських країн набутий значний досвід планування містобудівного розвитку на основі структурних, локальних і зведених планів, які встановлюють загальні напрямки містобудівної політики на основі затверджених схем районного планування і забудови території на найближчі десять років. Структурні та локальні плани складаються з текстових і графічних частин. Наразі місцеві органи влади в Чернівцях навіть не мають повної інформації про земельні ресурси міста – остання повна геодезична зйомка території міста проводилась у 80-тих роках. Сучасні картографічні матеріали мають “білі плями” навіть стосовно центральної частини міста, заміри території в таких випадках здійснюються за кошти самих забудовників. Без повної системної інформації про територію міста неможливе ефективно її використання. Це призводить до економічних втрат і соціальної напруженості в місті.

Доцільним є виділення територій з особливим статусом, що є інструментом правового зонування. Наприклад створення Зони жорсткого регулювання і Зони пріоритетного розвитку [2,3]. Для визначених зон жорсткого контролю затверджуються вимоги до забудови. Склад вимог необхідно визначати на основі передпроектних досліджень, які включають аналіз міського середовища (оцінку архітектурних характеристик будівель, вулиць, відкритих просторів), виявлення історичної цінності і функціонального використання забудови, архітектурних домінант та орієнтирів, поперечного профілю ділянки і силуету існуючої забудови, руху транспорту і пішоходів, міської мережі і деталей. До Зони жорсткого регулювання можна віднести вже згаданий історико-архітектурний заповідник центру міста Чернівці. Зони пріоритетного розвитку характеризуються спрощеними механізмами погодження проектної документації, що належить до стимулюючих заходів. Практика підтвердила ефективність цих заходів для реконструкції і оперативного громадського будівництва. Такий режим доцільно було б запровадити, наприклад, в південній частині адміністративного району “Садгора”, який має значні ресурси під житлове та комерційне будівництво.

Висновки. Наведені факти демонструють невідповідність складеної у минулому схеми міста та інфраструктури сучасним потребам, які сильно стримують економічний розвиток міста. Постає необхідність стратегічного планування і детального оперативного коригування деяких економічних показників, будівництва та землевідведення в місті відповідно до Генерального плану міста і “Правил використання та забудови міста Чернівців”. Потрібно також розробляти детальні плани для перспективних вузлових ділянок, які могли б стати своєрідною інвестиційною пропозицією міста для потенційних інвесторів. Доведено на практиці, що державний і приватний капітал можуть ефективно співпрацювати в галузі реконструкції і розвитку міських територій, зокрема тих, які перебувають в стані стагнації, або перепрофілюються. Землевласники та власники нерухомості зацікавлені в зростанні щільності забудови, оскільки це веде до зростання вартості нерухомості на сусідніх ділянках. Така співпраця може бути оформлена в “Партнерства”, “Корпорації міського розвитку”, “Міські керуючі компанії” тощо, які в свою чергу можуть бути або самостійною

організацією – комерційною організацією зі змішаною участю міського і приватного капіталу, або являти собою систему договорів і контрактів між муніципалітетом і приватними компаніями.

Не менш важливою передумовою подолання існуючих проблем є ретельне дотримання правил і проектних розробок, будівництво відповідно до проектів, якісна організаційна робота, а також подолання корупції. Такі заходи дозволять реалізувати основні цілі розвитку міського середовища Чернівців задекларовані в “Стратегії підвищення конкурентоспроможності Чернівців”.

Література:

1. *Гайдуцький А.* Міграційний капітал в Україні: прихована реальність. // Дзеркало тижня -2007. - №15. <http://www.dt.ua/2000/2020/56473/>
2. Градостроительное развитие жилой застройки. Исследование опыта западных стран. Москва: Архитектура-С, 2005. – 48 с.
3. *Джаман В.О., Фацевський М.І., Хомра О.У.* Сучасні проблеми географії населення і процеси глобалізації // Україна: географічні проблеми сталого розвитку. Збірник наукових праць. В 4-х т. – К.: ВГЛ Обрії, 2004. – Т.1. – С. 108-116.
4. *Дубіна В.* Генеральний план міста Чернівці.// Архітектурний вісник. – 2003 - №4. – С.9.
5. *Коротун І.В.* Етапи розвитку та забудови міста Чернівці. Формування історико-культурної заповідної території. // Архітектурна спадщина Чернівців австрійської доби: Матеріали Міжнародної наукової конференції. – Чернівці: Золоті литаври, 2003. – С. 9-15.
6. *Коротун І.В.* Принципи архітектурно-планувальної організації ансамблевої забудови: Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури. Київ, 2006. – 18 с.
7. Статистичний щорічник України за 2005 рік. – К.: Консультант, 2006. – С.108.
8. Стратегічний план розвитку Чернівців. // Офіційний сайт міської ради м. Чернівців. <http://www.city.cv.ua/Ukrainian/>
9. Стратегія підвищення конкурентоспроможності м.Чернівців. // Офіційний сайт міської ради м. Чернівців. <http://www.city.cv.ua/Ukrainian/>
10. Чернівці інвестиційні. – Чернівці: Департамент економіки міської ради, 2007. - 30 с.

Summary:

V. Dzhaman, P. Kolyadinsky. SOCIAL AND ECONOMIC PROBLEMS OF URBAN SPACE DEVELOPMENT AND WAYS OF THEIR SOLUTION (ON THE BASE OF CHERNIVTSI CITY).

In the article the social and economic problems of development of big cities, on the example of regional center – Chernivtsi city, are observed. The following problems are examined: set back in production, unemployment, losing of production specialization in territorial division of labor, change of profile of main fields, mass labor migration, improvement of territorial structure of transport network and urban space.

Надійшла 21.04.2008

УДК 911.3:63 (У77.8)

Петро СУХИЙ

ОСОБЛИВОСТІ ІНТЕГРАЛЬНОГО АГРАРНОГО РЕЙТИНГУ ТЕРИТОРІЙ ЗАХІДНОУКРАЇНСЬКОГО РЕГІОНУ

Вступ. Відродження сільського господарства має вирішальне значення для найшвидшого зростання економіки та поліпшення стану продовольчої безпеки України. Кардинальні зміни, що відбулися із запровадженням аграрної та земельної реформ спричинили зміни в аграрному рейтингу регіонів. Саме тому дослідження складових його формування та обґрунтування методичних підходів до процесу є досить актуальним в економіко-географічній науці.

Постановка мети та завдання. У статті зроблено спробу на основі системного підходу провести дослідження сучасного стану аграрного сектору як складного багаторівневого утворення із залученням ряду показників, що характеризують не лише фінансово – економічні результати діяльності агровиробників, але й враховують територіальні відміни у