

УДК 711.132

І. М. Прибиткова, д. е. н., професор
Інститут соціології НАН України

ЕВОЛЮЦІЯ МІСЬКИХ СИСТЕМ У ЧАСІ Й ПРОСТОРІ: УКРАЇНСЬКИЙ ВАРІАНТ РОЗВИТКУ

У статті обговорюються найбільш характерні риси еволюції урбанізаційних процесів в Україні: перехід від екстенсивної до інтенсивної фази їх розвитку, ускладнення соціально-просторових поселенських структур та розмаїтість форм міського розселення, динамізм їх трансформацій. Аналізуються просторово-часові межі розвитку міських систем. Автором сформульована гіпотеза про відносний характер просторового порога та абсолютний характер часового порога їхнього розвитку, пропонується здійснювати вимір лінійних розмірів сучасних інтегрованих сільсько-міських систем розселення за допомогою показників середньозважених витрат часу на трудові пересування населення в їх межах. Автор наводить аргументи на підтримку уявлень про сучасне місто як простір, замкнений за ознакою витрат часу на пересування.

XX століття ознаменувалося радикальними змінами в масштабах та змісті процесів урбанізації. Якщо раніше поняття урбанізації пов'язували зі збільшенням абсолютних і відносних розмірів міського населення, його концентрацією у великих містах і розширенням міських територій, то на сучасному етапі розвитку урбанізація — це процеси посилення ролі міст у житті суспільства і проникнення міських відносин у сільську місцевість, формування нових соціально-просторових форм розселення, зміни соціально-професійної структури сільського населення, зростання його територіальної і соціальної мобільності. Місто вже не розглядається як точковий пункт. Виникають і розвиваються, постійно ускладнюючись, інтегровані сільсько-міські розселенські структури. В їх межах формуються нові територіальні спільноти людей. Автономність міського середовища остаточно знищено. Його місце заступило нове урбанізоване середовище — цілісне соціально-просторове утворення, що формується в межах систем взаємозв'язаного розселення. Тут здійснюються добові, тижневі, місячні й річні цикли життєдіяльності населення, складається специфічний урбанізований спосіб життя. Усіх жителів цих систем об'єднує спільність повсякденного життя.

Отже, сучасна урбанізація супроводжується змінами в розміщенні, структурі та способі життя населення та являє собою соціальний процес, середовищем якого стало все суспільство загалом. Відмітними рисами еволюції процесів урбанізації сьогодні є перехід від екстенсивної до інтенсивної фази їх розвитку,

ускладнення соціально-просторових розселенських структур і розмаїтість форм їх розвитку, динамізм їх трансформацій і повсюдне поширення.

Динаміка міського населення та джерела його приросту. За даними останніх переписів населення радянської доби частка городян в Україні невинно зростала і 1989 року досягла 66,9%. Формування міського населення країни у повоєнний час відбувалося переважно завдяки природному й міграційному приросту жителів. Певний внесок у приріст міського населення зробили адміністративно-територіальні перетворення. Процес розширення міських територій, що майже завершився до 1970 року, згодом набув спорадичного і млявого характеру. В 1990 році починається зворотний процес: міські території разом з їх населенням скорочуються, хоча темпи їх зменшення виявляються непорівнянними з темпами їхнього зростання в попередні роки. Проте хоч якими малими вони були, сам факт послідовного скорочення міських територій свідчить про зміну тренду в розвитку урбанізаційних процесів в Україні. З початку 2000-х років в країні знов спостерігається тенденція до помірному зростання міських земель.

У 1992 р. вперше у повоєнному часі статистика реєструє депопуляцію в міській місцевості. Демографічні втрати українських міст упродовж 1992-1993 рр. частково компенсуються міграційним припливом нових городян. А вже 1994 року в Україні вперше спостерігається міграційна втрата міського населення, і роль міграцій як компенсатора депопуляції в міській місцевості вичерпується (табл. 1). Внаслідок усіх цих трансформацій у 1993 році розпочинається скорочення міського населення, темпи якого послідовно зростають до 2002 р., а згодом поволі меншають, сягаючи останніми роками початкового рівня 1993 р. (99,8%).

Загальні втрати міського населення України у 1990-2010 рр. становили 3344,3 тис. осіб. Його скорочення відбувалося у цей час переважно за рахунок депопуляції потомствених городян (2679,8 тис. або 80,1%). Міграційні втрати сягали 603,2 тис. осіб або 18,0%, а найменший вплив на зменшення чисельності міських мешканців чинили адміністративно-територіальні перетворення – усього 61,3 тис. осіб або 1,9%. Зауважимо, що упродовж цього періоду співвідношення джерел скорочення міської громади неодноразово змінювалось. З початку 2000-х років природні втрати населення українських міст частково компенсують нові громадяни за рахунок міграційного приросту, який відновився з 2003 року, та адміністративно-територіальних перетворень (з 1999 р.). Проте демографічні надбання українських міст у 2000-і роки виявилися вельми скромними. Лише 263,2 тис. нових городян забезпечили мігранти, а ще 32,4 тис. – сільські мешканці, які отримали міську реєстрацію завдяки приєднанню до

меж міста вчорашніх сільських територій або надання сільським населеним пунктам статусу міського поселення (табл. 1).

Характеристика мережі міських поселень. Отже, в 1990-ті роки Україна вступила в нову фазу урбанізації, образ якої й дотепер залишається розмитим і неясним. До сьогодні важко розділити ситуаційну і структурну складові новітнього урбанізаційного процесу. Й оскільки дотепер не з'ясовано основні напрями і перспективи ринкового розвитку країни, то ж залишається невизначеним і прогноз майбутніх рис процесів урбанізації. Ясно одне: країна ніколи вже не стане колишньою, а, отже, всі суспільні процеси набуватимуть нового змісту, характеру й масштабів. Проаналізуємо, що ж відбувалося з мережею міських поселень та їхнім населенням в Україні в 1990-2010 рр.

За цей час число міст в Україні збільшилося з 436 до 459, а кількість селищ міського типу скоротилася з 927 до 885. Основні зміни в мережі міських поселень відбувалися внаслідок адміністративно-територіальних перетворень. Так, 1989 р. до категорії міст були віднесені колишні селища міського типу (сmt.) Рожиче Волинської області й Угледар Донецької області. У тому самому році статус селища міського типу одержали село Рокини Волинської області, село Богданівка Дніпропетровської області, а з міської межі міста Ровеньки Луганської області було виділено сmt. Дзержинський.

Таблиця 1

Динаміка міського населення та джерела його приросту (скорочення) в Україні в 1990-2010 рр.¹

Роки	Міське населення на початок року, тис. осіб	Зміни за рік				Міське населення на кінець року, тис. осіб	Темпи росту (скорочення) за рік, %
		Загальний приріст (скорочення) тис. осіб	У тому числі				
			природний приріст (скорочення) тис. осіб	міграційний приріст (скорочення) тис. осіб	адміністративно-територіальні перетворення, тис. осіб		
1990	34869,2	216,0	85,7	148,4	-18,1	35085,2	100,6
1991	35085,2	211,7	38,2	187,7	-14,2	35296,9	100,6
1992	35296,9	174,1	-14,1	209,5	-21,3	35471,0	100,5
1993	35471,0	-70,3	-75,6	10,8	-5,5	35400,7	99,8
1994	35400,7	-281,9	-122,3	-143,2	-16,4	35118,8	99,2
1995	35118,8	-350,9	-168,0	-170,9	-12,0	34767,9	99,0

¹ Розраховано автором за даними видань Державного Комітету статистики України: [1, с. 23-29]; [2, с. 20-21]; [3, с. 16]; [4, с. 21]; [5, с. 21]; [6, с. 22]; [7, с. 22]; [8, с. 22].

1996	34767,9	-380,4	-169,7	-208,4	-2,3	34387,5	98,9
1997	34387,5	-339,3	-169,5	-170,0	0,2	34048,2	99,0
1998	34048,2	-346,1	-166,8	-172,8	-6,5	33702,1	99,0
1999	33702,1	-363,5	-200,6	-165,3	2,4	33338,6	98,9
2000	33338,6	-386,9	-219,1	-186,3	18,5	32951,7	98,8
2001	32951,7	-409,3	-213,1	-196,8	0,6	32574,4	98,8
2002	32574,4	-214,0	-205,5	-9,1	0,6	32328,4	99,2
2003	32328,4	-181,9	-193,6	7,8	3,9	32146,5	99,4
2004	32146,5	-137,1	-176,1	37,1	1,9	32009,3	99,6
2005	32009,3	-131,6	-187,3	55,7	-	31877,7	99,6
2006	31877,7	-100,3	-155,1	48,4	6,4	31774,4	99,7
2007	31777,4	-108,6	-152,2	43,6	-	31668,8	99,7
2008	31668,8	-81,6	-122,3	40,7	-	31587,2	99,7
2009	31587,2	-62,4	-92,8	29,9	0,5	31524,8	99,8
2010	31524,8	-83,2	-104,5	24,5	0,1	31441,6	99,7
2011	31441,6						

1.1.1990

- **-3344,3** **-2679,8** **-603,2** **-61,3**

1.1.2010

Подібні зміни відбувалися щорічно. Низку селищ міського типу було переведено до категорії сіл; деякі міста підвищували свій статус, отримавши категорію міст обласного підпорядкування, а селища міського типу набували статусу міст районного підпорядкування. Так, приміром, у 1993 р. смт. Бурштин Івано-Франківської області став містом районного підпорядкування. Містам і селищам міського типу повертали старі назви, розкрупнювали раніше адміністративно об'єднані населені пункти або об'єднували їх у єдиній міській межі. Наприклад, у 1997 р. до міської межі Кривого Рогу були включені селища міського типу Мирівське, Залізничне, Суворово і Рахманівка.

Найпоширенішими в Україні є міста з числом жителів 10,0—19,9 тис. (35,4%), а також 20,0—49,9 тис. (24,2%). Щоп'яте місто налічує до 9,9 тис. жителів (20,3%), у тому числі кількість міст із числом жителів до 5,0 тис. осіб становить лише 3,9% від загальної їх кількості. Таким чином, 55,7% українських міст належать сьогодні до типу *малих* із числом жителів до 20,0 тис. осіб, а в більш ніж трьох чвертях українських міст (79,9%) число жителів не перевищує 50,0 тис. [7, с. 15].

До групи *середніх* із чисельністю населення 50,0—99,9 тис. чоловік слід віднести 48 міст (10,5%); *великих* із населенням 100,0—500,0 тис. чоловік — 35 міст (7,6%); *крупних* із числом жителів 500,0 тис.—1,0 млн. чоловік — 5 міст

(1,1%). До групи *найкрупніших* міст із населенням більше 1,0 млн. належать 4 міста (0,9%) У цих 9 містах сьогодні мешкає понад третину міського населення України (35,7%). Населення малих міст становить 22,9%, середніх — 11,9%, великих — 29,5% загальної кількості мешканців міст. Аби нерівномірність розподілу населення за містами різноманітного розміру і типу була очевидною, зазначимо, що в 2,0% крупних і найкрупніших міст нині живуть 35,7% міських жителів, тоді як у 79,9% малих — тільки 22,9% [7, с. 16].

Мережа *селищ міського типу* від початку 1990-х років зазнала відчутних змін: помітно збільшилась кількість смт. з населенням до 3 тис. чоловік (від 300 у 1990 р. до 363 у 2008 р.); разом зменшилось число смт., кількість мешканців яких становила 3,0 — 4,9 тис. осіб (від 224 у 1990 р. до 196 у 2008 р.), а також 5,0 - 9,9 тис. осіб (від 319 у 1990 р. до 280 у 2008 р.). Ці три групи селищ міського типу з населенням до 10,0 тис. жителів склали у 2008 р. 94,7% усіх міських поселень цього типу (у 1990 р. 90,9%). У них зосереджено 85,1% всього населення, що мешкає в селищах міського типу (у 1990 р. — 76,8%). Водночас у смт. із числом жителів 10,0 — 20,0 і більше тисяч осіб, загальна кількість яких ледь сягає 5,3%, живе майже щосьомий мешканець смт. (14,9%). Найбільш населеними є сьогодні селища міського типу з числом жителів 5,0 — 10,0 тис. (50,2%): тут мешкає щодругий житель смт. [7, с. 17-18].

Всупереч державній політиці обмеження зростання крупних і найкрупніших міст, що проводилася від початку 1960-х років, чисельність їх населення невинно зростала аж до початку 1990-х років. Витратна економіка епохи "зрілого соціалізму", поєднана з екстенсивним розвитком народногосподарського комплексу і постійним приростом робочих місць у містах, передусім крупних і найкрупніших, зумовила збільшення числа жителів цих міст переважно внаслідок міграційного припливу. З початком перебудови і наступної економічної кризи, містоутворююча база крупних і найкрупніших міст дестабілізується й починає звужуватися; скорочуються робочі місця, з'являється попервах приховане, а незабаром і явне безробіття; позбавлені роботи люди кидають обжиті міста в пошуках більш усталеного життя, яке б забезпечувало їм і членам їхніх сімей виживання і безпеку.

Першою в переліку найкрупніших міст, що втрачають населення, стає Одеса, де вже в 1990 році було зафіксовано зменшення числа жителів [9, с. 28]. У 1992 р. до цього переліку потрапляє Харків, у 1993 р. — Дніпропетровськ, а в 1994 р. — решта міст, які належать до розряду крупних і найкрупніших: Київ, Донецьк, Запоріжжя, Львів, Кривий Ріг, Маріуполь, Миколаїв. 1995 р. з групи крупних міст вибуває Луганськ: число його жителів зменшується до 493 тис. осіб.

Після 2000 року чисельність населення крупних й найкрупніших міст продовжує меншати. Слідом за Луганськом з переліку крупних міст вибуває Маріуполь, кількість жителів в якому становить 469 тис. на 1.01.2010 р. А Донецьк втрачає статус міста з мільйонним населенням. На цю ж дату число його мешканців сягає лише 968 тис. Тільки столиця України спромоглася примножити свій людський потенціал: на 1 січня 2011 року чисельність киян становила 2799.2 тис. осіб. В решті крупних та найкрупніших міст країни упродовж 2000-х років відбувається скорочення кількості городян. Їх сумарні демографічні втрати за 1998-2009 рр. сягають 477 тис. осіб (4,2%).

Сучасне місто: що це? Якісний стрибок у розвитку урбанізації призвів до "кризи міста як традиційної форми розселення, до розмиву цього поняття у різних площинах" [10, с.61]. З'явилася необхідність перегляду традиційних уявлень і пошуків нових концепцій, які відбивають суть сучасних процесів і форм міського розселення. Такі пошуки велися представниками багатьох галузей знання, різних наукових шкіл. Обговорювалися поняття агломерації, урбанізованого району, системи взаємопов'язаного розселення тощо.

На нашу думку, наймісткішим терміном, який передає ріст і розвиток тривких зв'язків, що об'єднують місто з іншими населеними пунктами в єдине ціле, є "система взаємопов'язаного розселення" [11, сс.5-39]. Систему взаємопов'язаного розселення (СВР) можна трактувати як родову категорію; усю решту понять (агломерація, конурбація, групове розселення тощо) можна розглядати як видові.

СВР — це складні демоекосистеми, риси яких визначаються не тільки величезною кількістю елементів і зв'язків між ними, а й різноманіттям соціальних, демографічних, економічних і багатьох інших процесів, що відбуваються в їхніх межах. Опис і пояснення СВР передбачають їх розпізнавання, класифікацію та аналіз структури: виокремлення підсистем або елементів, фіксованих зв'язків (взаємозв'язків) між ними, виявлення їхньої ієрархії і просторової організації. З точки зору останньої модель СВР має такий вигляд: центральне місто-ядро і навколишнє кільце приміської зони, що взаємодіють як між собою, так і з навколишнім середовищем. Ця модель адекватна й щодо поліцентричних СВР (з двома або більше центральними містами-ядрами, які взаємодіють одне з одним та із зонами їхнього впливу).

Сила взаємодії поміж окремими елементами СВР істотно перевищує щільність та тривкість зв'язків між цими системами і навколишнім середовищем. Кожний елемент системи може входити у безпосередню взаємодію як з усією множиною інших елементів, так і з тою чи тою її частиною; інтенсивність зв'язків між окремими елементами різна. Сукупність зв'язків, які формуються при обміні речовиною, енергією та інформацією у СВР, а також між ними та навко-

лишнім середовищем, є своєрідною "системою життєзабезпечення" взаємопов'язаного розселення і є необхідною умовою функціонування усіх його структурних компонентів у єдиному ритмі. До "системи життєзабезпечення" входить трудова маятникова міграція, яка поряд з іншими різновидами місцевої мобільності (культурно-побутовими, соціально-культурними, рекреаційними поїздками населення) забезпечує спільність повсякденного життя у межах СВР, всіляко сприяє формуванню якісно нового єдиного урбанізованого середовища, у межах якого відбуваються добові, тижневі, місячні та річні цикли життєдіяльності населення.

Певно, не всі зв'язки мають однакову системоутворюючу силу. Ефект утворення системи досягається за неодмінно тривкого характеру зв'язків, які об'єднують її окремі структурні компоненти й забезпечують спільність повсякденного життя центрального міста й зони його впливу. Що тривкіший зв'язок, то більшу роль відіграє він у формуванні СВР. І тут, мабуть, перевагу слід віддати трудовим маятниковим міграціям населення як найтривкішому у часі й просторі різновиду зв'язку, що має водночас і економічний, і соціальний, і культурно-інформаційний характер. Культурно-побутові, соціально-культурні й рекреаційні поїздки населення, що є менш тривкими різновидами зв'язку (періодичними або епізодичними), відіграють порівняно обмежену системоутворюючу роль.

Віддаючи належне системоутворюючим функціям культурно-побутових і рекреаційних поїздок населення, ми все-таки вважаємо, що при вимірюванні просторових структур СВР їхні показники можна не брати до уваги. У літературі вже висловлювалася ця теза. Зокрема, Б. Маліш, розглядаючи трудові поїздки як детермінанти систем розселення за їхньої делімітації, підкреслює: "...Потреба в послугах не є критерієм для виокремлення систем розселення... Якщо як критерій взяти суму всіх потреб у послугах, то радіус системи розселення мав би охопити всю територію країни. Якщо ж обмежитися загальними й щоденними потребами у послугах, то вони завжди можуть бути вдоволені у межах територій, визначених трудовими поїздками. Таким чином, місце роботи, будь-якої роботи й лише роботи й щоденні поїздки до нього від місць проживання однозначно визначають радіус системи розселення" [12, сс.39-40].

Схожу думку висловив свого часу В.Г. Шелейховський: "Не усі місця тяжіння населення керують розселенням, а лише місця постійного тяжіння, тобто майже виключно місця докладання праці" [13, с.8] . Про це ж саме пише О.П. Літовка [14, с.98].

Прийнявши тезу про домінуючу роль трудової маяткової міграції у формуванні СВР, ми можемо висловити припущення, що *рівень розвитку трудових маятникових поїздок міського й сільського населення та сфера їхнього поши-*

рення відбивають процес розвитку систем взаємопов'язаного розселення вишир і вглиб, й отже, за допомогою показників трудової маятникової міграції можна виміряти масштаби цих систем.

Як виміряти простір сучасного міста? СВР мають динамічний характер: з ростом швидкостей пересування, який забезпечується (технічно) розвитком транспортних засобів, зовнішні межі систем розширюються. Дослідниками встановлено, що збільшення лінійного радіусу міста й середньої дальності трудових поїздок відбувається пропорційно росту швидкостей пересування [15, с.168]. Так, середня дальність поїздки у зарубіжних містах протягом 1913 — 1960 років зросла у 1,9 разів, приблизно у стільки ж разів збільшилася середня швидкість поїздки [15, с.173].

В який же спосіб можна виміряти лінійні розміри СВР, якщо її межі зазнають постійних змін у часі й просторі?

Для вимірювання найдоцільніше використати як міру простору показник витрат часу на трудові пересування. Вперше цю думку висловив К. Ріттер у середині позаминого сторіччя [16]. Територіальний розвиток міста пов'язували з чинником часу А. Вебер, К. Доксіадіс, Г. Гассінер, В. Г. Шелейховський. Останній, зокрема, писав: "Розселення орієнтоване не на геометричні відстані од місця проживання до місця докладання праці, а на час, необхідний за наявних транспортних засобів для подолання цих відстаней" [13, с.9]. Вивченню залежності між часом трудових пересувань і розмірами сучасних міських систем розселення присвячені праці радянських дослідників Г. Гольца, О. Баркової, Б. Мартинова та інших.

Нагромаджені на сьогодні факти дозволяють дійти висновку, що витрати часу на пересування для даного міста є тривкою величиною, зміни якої вимірюються масштабами поколінь. Зростають швидкості на транспорті, у відповідній пропорції збільшується дальність трудових поїздок, а витрати часу на пересування залишаються практично на тому ж рівні. За даними, що їх наводить Г. Гольц, середні витрати часу на трудові пересування у містах СРСР з населенням понад 400 тисяч жителів зросли за 70 років з 30-35 до 25-40 хвилин [15, с.171]. Цей феномен Г. Гольц пропонує розглядати як статистичну просторову самоорганізацію населення за витратами часу на пересування, а параметр середніх витрат часу на трудові пересування — як константу цього процесу [15, с.182].

Суть просторової самоорганізації населення за витратами часу на трудові пересування Г. Гольц пояснює так: "Населення поступово пристосовується до тих чи тих змін у взаємному розміщенні підприємств і жилих масивів, до рівня транспортного обслуговування. Ця адаптація відбувається через зміну місця проживання або місця роботи у такий спосіб, щоб за інших рівних умов збе-

регти витрати часу на пересування у прийнятному діапазоні. Граничні межі цього діапазону найбезпосередніше пов'язані з добовим розподілом витрат часу на сон, харчування, працю та відпочинок" [15, с.180]. Явище просторової самоорганізації населення за витратами часу на трудові пересування підтверджується даними численних сучасних досліджень.

Отже, якщо розглядати середні витрати часу на трудові пересування для даної СВР як певну постійну величину — константу, то можна скористатися цим показником для вимірювання лінійних розмірів системи: помноживши часовий норматив на середню швидкість пересування, одержимо середній радіус СВР. Проте одразу виникає питання: чи існує якась гранична межа просторового розвитку або ж з ростом швидкостей руху транспортних засобів розширення зовнішніх кордонів міських систем стає необмеженим?

Відомо, що системи розселення в процесі свого просторового розвитку періодично зустрічаються з низкою обмежень або "порогів", подолання яких супроводжується непропорційно високими витратами, що перевищують розміри капіталовкладень, необхідних для нормального розвитку міста. Різке збільшення одноразових капітальних витрат зазвичай пов'язане з освоєнням непридатних територій, вилученням цінних угідь з сільськогосподарського виробництва або вторгненням у лісопаркову зону, будівництвом нової залізничної гілки або мостового переходу тощо. Той або той "пори́г" здатний регулювати загальні масштаби системи розселення, проте внаслідок зміни перспектив розвитку міста, вдосконалення промислової технології, будівництва й транспорту його можна подолати [12].

"Теорія порогів" застосована нами при розгляді просторово-часової межі розвитку міських систем. Просторовий "пори́г" має *відносний* характер: зі збільшенням швидкості руху транспорту середній лінійний радіус СВР, як свідчить практика, зростає. На відміну від просторового, часовий "пори́г" розвитку міської системи має *абсолютний* характер. Витрати часу на трудові пересування як компонент добового бюджету часу не можуть збільшуватися необмежено. За стабільної тривалості робочого дня їхній зріст можливий лише за рахунок часу, який витрачається на відновлення фізичної, психічної та розумової енергії людини, тобто на сон, харчування й відпочинок. Тому часовий "пори́г" розвитку міської системи, що вимірюється через витрати часу на трудові пересування, має абсолютне значення.

Якщо припустити, що відбудеться скорочення тривалості номінального робочого дня, то навіть у цьому випадку важко, на нашу думку, сподіватися на значне збільшення часу на трудові пересування. Феномен транспортної втомленості, що її викликають дальні поїздки, призводить до підвищеної втоми й зниження опору організму інфекціям, уже не кажучи про те, що тривале перебу-

вання в дорозі збільшує вірогідність контактів здорових осіб із хворими. Слід зазначити й соціальний дискомфорт дальніх поїздок. Щоденні контакти різних за характером, інтересами та рівнем культури людей у громадському транспорті можуть призвести до виникнення конфліктних ситуацій за умов навіть короточасної поїздки.

Таким чином, для осіб, що беруть участь у міжпоселенних трудових пересуваннях, існує певний психофізіологічний "порог", який регулює їхню дальність. Виміряти його можна також за допомогою показника витрат часу. І часовий, і психофізіологічний "пороги" є абсолютними обмежувачами дальності трудових поїздок.

Таблиця 2

Середньозважені витрати часу на пересування робітників і службовців від місць проживання до місць роботи для 18 СБР України¹

№ п/п	Центральні міста СБР (у порядку зменшення чисельності населення)	Чисельність населення центрального міста, тис. осіб	Середньозважені витрати часу на трудові пересування (брutto) у пасажирських сполученнях, хвилин		
			всередині міста	місто – приміські райони	приміські райони - місто
1	Київ	2587	49	79	92
2	Харків	1611	70	94	94
3	Дніпропетровськ	1179	65	100	93
4	Одеса	1115	62	100	96
5	Донецьк	1110	63	77	68
6	Запоріжжя	884	68	88	83
7	Львів	790	55	79	85
8	Кривий Ріг	713	77	92	85
9	Луганськ	497	67	90	82
10	Полтава	315	68	76	73
11	Чернігів	296	-	91	82
12	Суми	291	-	90	81
13	Черкаси	290	-	84	66
14	Дніпродзержинськ	282	-	118	97
15	Кременчук	236	-	81	80
16	Івано-Франківськ	214	-	69	76
17	Луцьк	198	-	69	71
18	Лисичанськ	128	-	87	86

¹ Розраховано автором за даними Всесоюзного перепису населення 1970 р.

(-) означає, що дані про середньозважені витрати часу на пересування всередині міста відсутні

Можливо, згодом збільшення швидкостей пересування не буде супроводжуватися розширенням зони трудового притягання міст, оскільки розвиток СВР відбуватиметься не екстенсивно, а внаслідок інтенсифікації вже утворених зв'язків, насамперед трудових. Це припущення ґрунтується на реальному процесі, якому властиві динамічні тенденції, — виникненні в сільській місцевості широкої верстви сільського несільськогосподарського населення, яке пов'язує свої економічні й соціальні інтереси з роботою в місті. Вже сьогодні ми є свідками не тільки розширення зон трудового тяжіння міст, а й значного підвищення інтенсивності трудових маятникових поїздок у приміських районах, позначених зростаючою концентрацією як міського, так і сільського населення.

Можливо, в майбутньому об'єктивні умови, що спричиняють трудові маятникові міжпоселенні пересування, себе вичерпають. Проте на даному етапі розвитку міських систем закономірність розширення їхніх зовнішніх меж з ростом швидкостей руху транспорту (за збереження постійних витрат часу на трудові пересування) має стабільний характер, що дає можливість скористатися цим часовим нормативом для вимірювання лінійних параметрів СВР. Результати такого вимірювання, здійсненого автором для низки українських міст, призводять до таких висновків (див. таблицю 2 і рис.1).

1. Абсолютні розміри витрат часу на трудові поїздки як до центру СВР, так і в зворотному напрямку, загалом залежать від величини центрального міста й коливаються у діапазоні 1,1 - 2 години в один кінець.
2. Середні витрати часу на міжпоселенні трудові поїздки (в один кінець) у 1,1-1,8 рази перевищують час, що витрачається на внутрішньоміські трудові пересування населення.
3. Витрати часу на трудові пересування з приміських районів до міста для більшості СВР близькі до витрат часу на трудові поїздки у зворотному напрямку. Проте переважають випадки, коли мешканці міста, які прямують на роботу до приміських районів, витрачають на дорогу більше часу. Незначність розбіжностей у витратах часу на трудові поїздки до центру системи й у зворотному напрямку свідчить про те, що ареали трудових пересувань протилежного напрямку близькі до збігу, і підтверджує правильність уявлень про сучасне місто як про простір, замкнений за ознакою витрат часу на пересування [15, с. 161].

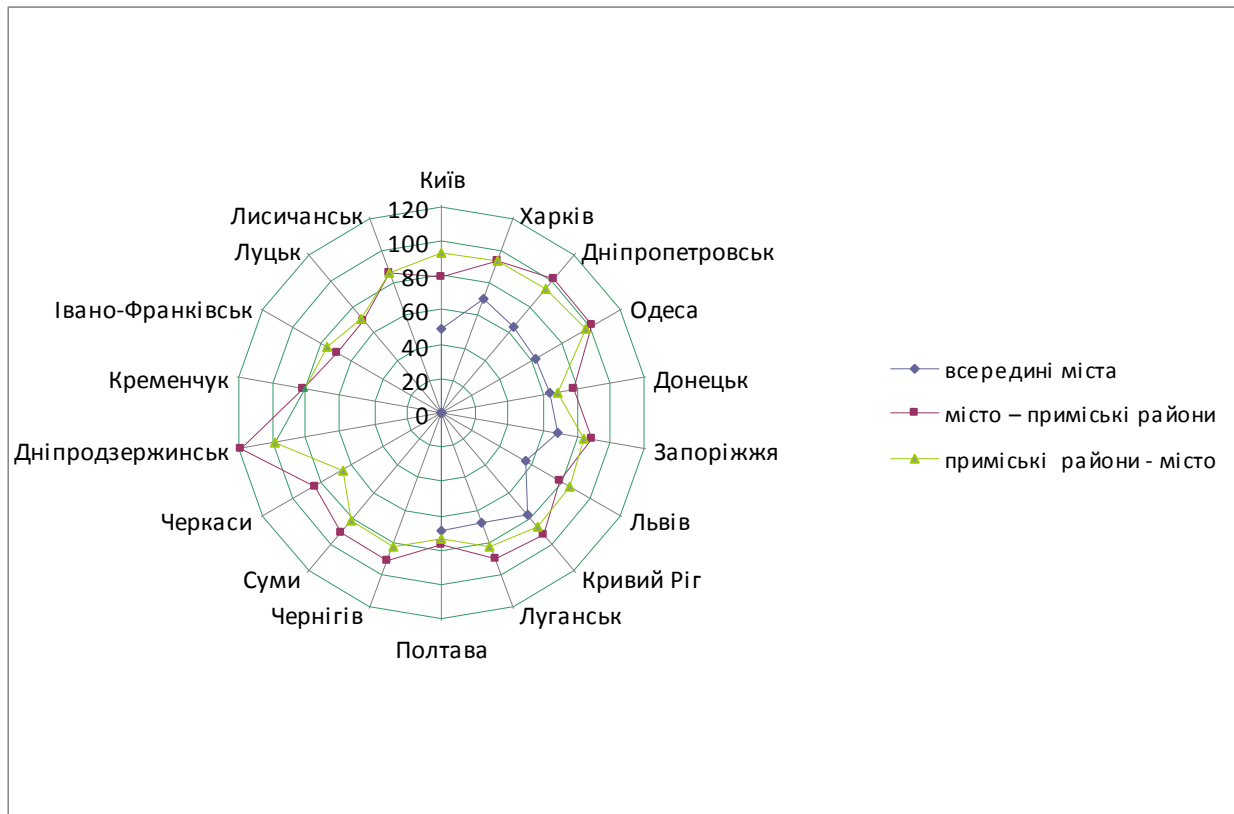


Рис. 1. Середньозважені витрати часу на трудові пересування всередині СВР України, 1970

Витрати часу на міжпоселенні трудові маятникові пересування у межах тих СВР, центральні міста яких належать до крупних, великих і середніх, мало пов'язані із чисельністю жителів ядра системи. Проте цей факт аж ніяк не свідчить про однакові лінійні розміри згаданих систем. Міжпоселенні трудові поїздки в межах систем, що формуються навколо крупних міст, мають, як правило, більшу дальність через розгалуженість транспортної мережі, кращу організацію приміського руху й технічну оснащеність транспорту. Тому при визначенні лінійних розмірів конкретної міської системи слід користуватися величиною досягнутої на транспорті гарантованої середньої швидкості саме для даної системи.

Міський соціум: від середньовіччя до сьогодення. Звернімося до історії. Уявімо середньовічне місто. Його економічною базою було спочатку ремісничче, потім мануфактурне виробництво, засноване на ручній праці. Ремісникам, об'єднаним у цехи, протистояли торгові гільдії або ганзи, покликані захищати приватногрупові інтереси купців. Міську громаду вирізняла певна незалежність від феодалного оточення, нечисельність членів і замкненість соціальних груп, роз'єднаних майже неподоланими бар'єрами станових обмежень, що у сполученні з корпоративним характером цехових організацій спричинило майже повну відсутність соціальної та професійної мобільності середньовічних городян.

Станова роз'єднаність міського населення знайшла відбиття у соціально-просторовій структурі феодального міста. За громадський центр йому правила площа, призначена для торгівлі та зборів міської громади. До площі прилягали вулиці, заселені ремісниками.

Невисокий рівень суспільного розподілу праці і його корпоративна організація, домінуюча роль сім'ї в життєдіяльності середньовічних городян і недиференційованість праці, побуту, відпочинку й навчання, чітко увиразнена у просторі роз'єднаність окремих соціальних груп та їхня культурна однорідність, нерозвиненість транспорту та інших засобів зв'язку — все це зумовило переважність контактів на ґрунті територіальної або родинної близькості. Як специфічна форма соціального зв'язку виникає громада, члени якої пов'язані родинними, професійними, культурними та становими узами. За традиційний метод передачі інформації править особиста комунікація.

Проте для того, щоб "місто могло існувати як єдине ціле, а не розпалося на конгломерат громад, мало пов'язаних між собою, у ньому повинно забезпечуватися досить інтенсивне спілкування громадян. Крик герольда, сурма, барабан, дзвін були зародками засобів масових комунікацій у місті. З їхньою допомогою міська влада могла оперативіно керувати поведінкою городян. Природно, що вузькі просторові кордони впливу цих засобів і невеликий обсяг інформації, яку вони несли, — обмежували ріст міста" [17, с.171]. Замкненому характеру цехового виробництва середньовічного міста відповідали обмежені інформаційні взаємовпливи.

З появою великої машинної індустрії місто з центра ремісництва й обміну перетворюється на центр машинного виробництва. Розміщення фабрик і заводів на околицях, що супроводжувалося будівництвом казарм, бараків, землянок, де тулився новонароджений пролетаріат, започаткувало територіальний розвиток молодого капіталістичного міста. Проте розміри робітничих околиць були обмежені: робітники селилися на такій відстані від місця докладання праці, яка дозволяла щоденно діставатися роботи пішки.

Що інтенсивніше розвивалося капіталістичне виробництво, то гострішою ставала проблема міських пересувань. Радіуси щоденних пішохідних трудових пересувань робітників обмежували територіальний ріст міст не меншою мірою, аніж середньовічні мури, які відокремлювали місто від не-міста. Використання наприкінці XIX — на початку XX сторіччя електричної тяги для міського пасажирського транспорту — трамваю — зумовило скорочення часу на трудові пересування й тим самим сприяло розширенню міських територій. Ще більший вплив на розвиток міста мав залізничний транспорт, що створив технічні передумови для подальшого поглиблення розподілу праці, для концентрації проми-

словості й населення у містах й їхнього територіального росту, підвищення територіальної, соціальної та професійної мобільності працюючого населення.

Зміна характеру праці призвела до того, що стабільні в минулому соціальні й професійні групи розпадаються й видозмінюються, їхня кількість зростає. Розшарування міської громади, що поглиблюється разом з розвитком транспорту, засобів зв'язку й масової комунікації, супроводжується розширенням та інтенсифікацією інформаційного обміну, зростанням обсягу міжособистісних та групових контактів. Формується якісно новий соціальний простір міста, що відрізняється високим рівнем концентрації діяльності людини, зростаючим різноманіттям і можливостями вибору, динамізмом. Сам цей простір власне є *простором можливостей*; у ньому діє багато полюсів притягання, пов'язаних з диференціацією типів діяльності та інтересів городян [18, с.25]. Збільшення різноманіття міського середовища, функціональне й просторове розділення праці, побуту й відпочинку городян інтенсифікують спілкування, ускладнюють його структуру. Спілкування набуває універсального характеру, контакти між людьми відбуваються переважно у безособистісній формі, стосунки будуються, як правило, за ознакою спільності діяльності, слабшає значення сусідства, у соціально-груповій структурі міста на перший план переміщуються нуклеарна сім'я, виробничий колектив і вибіркова товариська група, яка формується на засадах спільних інтересів.

Проте сьогодні немає такого куточка сільського світу, якого б не торкнулися тою або тою мірою процеси урбанізації, у який не проникли б міські типи організації життя [18, с.24]. Місто створює зразки матеріальної та духовної культури, що стають надбанням усього суспільства, и насамперед населення, локалізованого у межах інтегрованих сільсько-міських розселенських структур; формує стереотипи соціальної поведінки, що сприймаються сільськими жителями як еталон. Місто виконує функції центру масової комунікації, яка забезпечує включеність все ширших соціальних верств, груп і окремих індивідів до культурного, громадського й політичного життя країни.

Урбанізація села у межах інтегрованих сільсько-міських розселенських структур супроводжується значним ростом територіальної та соціальної мобільності сільського населення, в першу чергу трудової маятникової міграції. Переважаючі сфери життєдіяльності маятникових мігрантів роз'єднані у часі, просторі й функціонально: їхня праця й навчання здійснюються у міському середовищі та позначені широкими професійними, культурними й соціальними контактами; їхній побут і відпочинок відбуваються у сільському середовищі, де можливості реалізації культурних потреб обмежені.

Маятникові мігранти першими зазнають впливу міського середовища й послідовно проходять усі стадії адаптації до нього, які включають зміни структу-

ри та функцій сім'ї, засвоєння урбанізованих зразків культурного споживання й діяльності, трансформацію системи соціальних цінностей. Для сільського населення, яке бере участь у трудовій маятниковій міграції, характерний тип сім'ї, у побуті якої знаходять прояв одночасно елементи міського та сільського способу життя. Зменшення кількості членів сім'ї супроводжується зростанням їхньої матеріальної незалежності; прилучення жінки до професійної роботи тягне за собою перерозподіл сімейних обов'язків. Традиційна сільська родина, заснована на авторитеті чоловіка-господаря, поступово змінюється сучасною егалітарною родиною міського типу.

Соціальний досвід маятникових мігрантів істотно впливає на процес урбанізації села: їхня поведінка й діяльність правлять для односельчан за модель ставлення до життя. Для родичів і сусідів маятникові мігранти є джерелом різноманітної за змістом "експрес-інформації". Побачене й почуте ними незабаром стає надбанням сільської громадськості, міські новини обговорюються, запам'ятовуються, поцінуються. Таким чином, маятникові мігранти, які виконують функцію передачі інформації, виступають безпосередніми агентами соціально-інформаційних процесів у системах взаємопов'язаного розселення.

Було б помилковим твердження, ніби соціально-культурна взаємодія між містом і селом має однобічний характер. Свою роль у формуванні нової диференційованої спільноти у межах інтегрованих сільсько-міських розселенських систем відіграють також елементи сільського способу життя. Взаємопроникнення культур та стереотипів поведінки здійснюється через повсякденні контакти жителів, торговельний обмін і засоби масової комунікації. Нові віяння міської культури знаходять прояв спочатку у зміні структури матеріальних потреб жителів села (прагнення облагодити квартиру за міським зразком, придбати сучасну побутову техніку, мотоцикл, машину, модний одяг), а відтак й у структурі їхнього культурного споживання. У свою чергу, рівень культурних домагань сільських жителів не може не впливати на маргіналізацію територіальних спільнот, які складаються у межах інтегрованих сільсько-міських розселенських систем.

Територіальні спільноти об'єднують людей, яким притаманні окрім різних соціальних характеристик (соціально-групових, демографічних, професійних) певні спільні соціальні риси, — такі, як умови життя, інтереси, потреби, моделі поведінки. Н. Яхіел вважає, що територіальні спільноти характеризуються цілісною соціальною структурою й можуть функціонувати як відносно самостійні соціальні утворення (соціуми) [19, сс.18-19]. Їхньою головною ознакою є відносна самодостатність середовища для здійснення тривкого соціального відтворення індивідів, а також відтворення робочої сили — і за чисельністю, й за

структурою зайнятості. Тому для територіальної спільноти надзвичайно важливим є збереження демографічних пропорцій.

Територіальна спільнота людей (соціум) — специфічне соціальне утворення, яке виникає на межі соціальної та просторової організації суспільства [20, с.134]. У формуванні територіальних спільнот у межах інтегрованих сільсько-міських розселенських структур роль інтеграційних процесів велика й різноманітна. Трудова маятникова міграція, зокрема, є могутнім стимулятором соціалізації особистості, нарощування її культурного потенціалу. Вона створює передумови підвищення соціальної мобільності населення, сприяє збільшенню обсягу одержуваної інформації й підвищенню рівня споживання культурних благ, розширює можливості вибору місць праці та отримання освіти й здійснення культурної діяльності. Її розвиток призводить до зміни становища мігрантів у системі суспільного розподілу праці, а отже й у соціальній структурі суспільства.

Прикінцеве слово. Посилення інтеграції між містом і селом у межах систем взаємопов'язаного розселення створює передумови для подолання соціально-економічної неоднорідності умов життя різних соціальних груп. До інтеграційних процесів належить також трудова маятникова міграція населення. Виконуючи функцію передачі загальнокультурної, професійної та соціальної інформації до сільської місцевості, вона сприяє проникненню міських стосунків у село й подальшому розширенню й поглибленню урбанізації. У свою чергу, розвиток процесів урбанізації у сільській місцевості всіляко стимулює формування специфічних територіальних спільнот людей у межах систем взаємопов'язаного розселення, подолання істотних відмінностей між містом і селом, зміни соціальної структури суспільства.

И. М. Прибыткова. Эволюция городских систем во времени и пространстве: украинский вариант развития. В статье обсуждаются наиболее характерные черты эволюции урбанизационных процессов в Украине: переход от экстенсивной к интенсивной фазе их развития, усложнение социально-пространственных поселенческих структур и разнообразие форм городского расселения, динамизм их трансформации. Анализируются пространственно-временные границы развития городских систем. Автором сформулирована гипотеза об относительном характере пространственного порога и абсолютном характере временного порога их развития, предложено использовать при измерении линейных размеров современных интегрированных сельско-городских систем расселения показатели средневзвешенных затрат времени на трудовые передвижения населения в их пределах. Автор приводит аргументы в поддержку представлений о современном городе как пространстве, замкнутом по признаку затрат времени на перемещения.

Iryna M. Prybytkova. Evolution of urban systems in time and space dimension: Ukrainian way of development. There have been discussed in the article the most characteristic features of urbanization development in Ukraine: transition from its extensive phase to intensive one, complication of socio-spaceful settling structures and variety of the urban systems, dynamics of their transformation. The author has formulated the hypothesis on relative nature of a space threshold (obstacle) and an absolute nature of a time threshold (obstacle) as the limits of the urban systems. It is suggested to apply the index of weighted average value of time used for labour movements within the modern integrated rural-urban settling systems when measuring their linear size. The author argues in favour of notion on modern city as a space closed by sign of time used for movement within it.

Література

1. Демографічний щорічник "Населення України, 2002" / Державний комітет статистики України. – К., 2003.
2. Демографічний щорічник "Населення України, 2003" / Державний комітет статистики України. – К., 2004.
3. Демографічний щорічник "Населення України, 2004" / Державний комітет статистики України. – К., 2005.
4. Демографічний щорічник "Населення України, 2005" / Державний комітет статистики України. – К., 2006.
5. Демографічний щорічник "Населення України, 2006" / Державний комітет статистики України. – К., 2007.
6. Демографічний щорічник "Населення України, 2007" / Державний комітет статистики України. – К., 2008.
7. Демографічний щорічник "Населення України, 2008" / Державний комітет статистики України. – К., 2009.
8. Демографічний щорічник "Населення України, 2009" / Державний комітет статистики України. – К., 2010.
9. Обласні центри України. Статистичний збірник. – К., 1991.
10. Хорев Б. С. Проблемы городов. – М., 1971.
11. Давидович В. Г. Города и поселки-спутники в СССР // Города-спутники. – М., 1961.
12. Malisz W. Zarys teorii ksztaltowania ukladow osadniczych. – Warszawa, 1966.
13. Шелейховский В. Г. Планировка, транспорт и расселение. – Харьков, 1934.

- 14.Литовка О. П. Проблемы пространственного развития урбанизации. – Л., 1976.
- 15.Гольц Г. А. Влияние транспорта на пространственное развитие городов и агломераций // Проблемы современной урбанизации. – М., 1972.
- 16.Ritter С. Uber das historische Element in der geographischen wissenschaft. Einleitung zur allgemeinen vergleichenden Geographie – Berlin, 1852.
- 17.Долгий В. М. Доиндустриальный город и некоторые проблемы городской культуры // Урбанизация и рабочий класс в условиях научно-технической революции. – М., 1970.
- 18.Левада Ю. А. Почему дороги ведут в Рим // Знание-сила. – 1976. - № 4.
- 19.Яхиел Н. Город и деревня: Социологические аспекты. – М., 1968.
- 20.Межевич Н. Н. Социальное развитие и город. Философские и социологические аспекты. – М., 1979.