

УДК 658.8:332.01:711.4(15)

Матвійчук Т.О.,
к.е.н., ст. викладач кафедри менеджменту та маркетингу
Луцький національний технічний університет

ЛОГІСТИЧНИЙ ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ МОДЕЛЕЙ ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ МІСТ

Matviichuk T.O.,
cand.sc.(econ.), senior lecturer of the department
of management and market
Lutsk National Technical University

THE LOGISTIC APPROACH TO THE FORMATION OF CITIES SPACE ORGANIZATION MODELS

Постановка проблеми. З огляду на сучасні тенденції міграції із сільських територій та масового заселення міст виникає питання пошуку просторового потенціалу агломерацій. Одним із шляхів вирішення даного питання є припинення хаотичного формування міського простору та початок утворення чітко визначених моделей організації як просторових підсистем, так і простору міста в цілому. При цьому важливим є чітке визначення простору, ми його визначаємо як систему об'єктів, які характеризуються ущільненням, утворюючи при цьому певну форму із чітко визначеним центром, простір може бути вимірним розрахунковими показниками та залежати від сформованих зв'язків, які характеризуються спеціалізацією, пропускнуою здатністю та динамізмом.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Місто, як об'єкт формування просторового середовища, а також його розвиток, досліджується в багатьох наукових працях, однак не вивчається комплексно, а оцінюється за окремими напрямками та аналізується з різних сторін. Наприклад, М. Габрель у своїй роботі займався розробкою методологічних основ просторової організації містобудівних систем. М. Губіна досліджувала основи містобудівного менеджменту та моніторингу. Детальним вивченням екології міста (як з точки зору соціології, будівництва так і економіки) та явища урбанізації займалися Ф. Стольберг, В. Ладигенський, В. Городиненко, Н. Павліха. Просторове планування вивчали Р. Федан, Е. Малісевич, архітектурне планування та забудову міст у своїх працях досліджували Б. Посацький, В. Варезжін, Л. Шубін. Крім того, комплексне дослідження, а саме в архітектурі регіонального економічного простору, провів В. Василенко, а регіональну динаміку і трансформацію економічного простору України вивчав Т. Пепа. Аналіз результатів їх дослідження вказує на доцільність продовження вивчення поставленої проблеми, зокрема дослідження механізму формування моделей просторової організації міст за рахунок синтезу економічних положень та теорій будівництва.

Постановка завдання. Дослідити механізм формування простору міста як системи об'єктів та зв'язків між ними, а також запропонувати власний економічний підхід до формування моделей просторової організації міст за рахунок синтезу економічних положень та теорій будівництва.

Виклад основного матеріалу дослідження. У ринковій економічній системі зв'язки економічного характеру розвиваються між усіма просторовими підсистемами міської агломерації. Дані зв'язки утворюються, виходячи з принципів формування, функціонування та розвитку простору міста та направлені на організацію єдиного міського простору [1; 2]. Ефективна організація об'єктного середовища передбачає формування системи логістичних зв'язків між просторовими підсистемами міста.

Під системою логістичних зв'язків (логістичною системою міста) розуміємо проектування раціонально організованої, впорядкованої системи взаємозв'язків та взаємовідносин між усіма просторовими підсистемами міста, яке забезпечує оптимальну організацію міського простору та прискорені темпи просторового розвитку міста.

Слід зазначити, що будь-яка система логістичних зв'язків просторової організації міста формується на основі існуючих в місті транспортних мереж. Можна виділити такі схеми транспортних мереж міста: лінійна, променева, радіальна, радіально-кільцева, прямокутна, комбінована, стохастична [3].

В основі кожної моделі організації системи логістичних зв'язків лежить певна схема транспортної мережі міста. Формування системи логістичних зв'язків просторового розвитку автоматично зумовлює організацію певної моделі міста.

З огляду на складність організації сучасних транспортних систем в містах ми виділяємо такі їх види:

- 1) прямолінійна: взаємозв'язки між просторовими підсистемами міста мають одиничний лінійний характер;
- 2) розгалужена: зв'язки деяких просторових підсистем є не однонаправленими, а розгалуженими, пов'язаними із кількома просторовими підсистемами водночас;
- 3) центрична: просторова організація міста залежить від кількості центрів, причому ланцюг зв'язків, утворених від кожного з центрів, є досить подібним;
- 4) центрально підсистемна: коли зв'язки в місті формуються відштовхуючись від певної підсистеми, яка привілеює в міському просторі,
- 5) кордонна: коли інтенсивність зв'язків в місті зменшується із наближенням до центру;
- 6) формена: коли зв'язки між просторовими підсистемами міста утворюються у вигляді певної, найчастіше геометричної форми: трикутник, прямокутник, коло, п'ятикутник, фігура у вигляді сонячного сплетіння, модель п'ятивимірного простору (політоп) [4], модель п'ятивимірної башти, зіркоподібна модель.

Базуючись на даних видах організації транспортних мереж, ми побудуємо власні моделі організації системи логістичних зв'язків простору міста. Однак, розглядаючи місто як плановий багатофункціональний об'єкт, простір якого дотримується єдності за рахунок раціонально організованих логістичних зв'язків, слід звернути увагу на історичні особливості його проектування.

Перші уявлення людей про досконалу модель міста зафіксовані в писемних документах Месопотамії. Місто спроектоване у вигляді ступінчатої башти (Зиккурату), на піку якої повинен знаходитися центр, вершина досконалості (у ті часи взірцем вважався Вавілон) [5].

У 80-х роках ХХ ст. американські будівельники розробили три перспективні моделі розвитку міст (згідно інших джерел [6; 7], дані моделі були розроблені географами у 30-х роках ХХ ст.): концентрична, сегментна (секторна) та багатоядерна (рис. 1.). Пізніше ці моделі були названі класичними. Надалі при формуванні власних моделей організації систем логістичних зв'язків в просторі міста ми будемо поєднувати елементи класичних моделей із розглянутими вище схемами транспортних мереж міста.

Ідея розробки концентричної моделі була закладена Р. Парком, а реалізована Е. Берджесом. Згідно цієї моделі, місто складається із системи концентричних кілець: в центрі (1) – центральний діловий район, далі йде (2) – транзитна територіальна зона, (3) – житлова зона робітників, (4) – приміська зона середнього класу, (5) – приміська зона компенсації. Головним недоліком даної моделі є його надзвичайна простота та неврахування складності структури сучасних міст. Крім того, при розробці моделі велика увага приділена його формі і не врахована просторовість. Дана модель є більш адаптованою до невеликих міст та містечок і неспівставна з такими новоутвореними міськими системами як агломерації та мегаполіси.

Найбільш розвиненою, хоча і не досконалою, є багатоядерна модель розвитку міста, запропонована після Другої Світової війни (1945 р.) Ч. Харрісом та Е. Ульманом [6; 8].

У кожному історичну епоху населення прагнуло створити найбільш доцільну, практичну та ефективну просторову модель організації території, на якій воно проживало. Щоразу моделі доповнювались новими елементами та компонентами, тому найдосконаліші моделі середньовіччя ставали абсолютно не актуальними в епоху класицизму. Це свідчить про те, що просторова організація міст є мінливою, динамічною та схильною до трансформації, тому не можна створити ідеальної моделі простору міста, однак можна окреслити бажані характеристики його визначальних елементів.

З огляду на вище сказане, та з урахуванням того, що: житлова просторова підсистема відповідає цифрі – I; центрально-офісна просторова підсистема – II; промислово-виробнича – III; транспортна – IV; ландшафтно-рекреаційна – V, ми пропонуємо власні моделі просторової організації міста, утворені за рахунок існуючої системи логістичних зв'язків. Для кожного міста, залежно від умов розвитку та природно-кліматичних, географічних, зональних особливостей, а також політичних, економічних, соціальних факторів, характерна одна із запропонованих нами моделей просторової організації міського простору.

1. Прямолінійна модель організації простору міста (рис. 2.(1)), характеризується послідовним розміщенням кожної із просторових підсистем. Вона є найпростішою і частіше за все визначає просторову організацію маленьких міст та містечок, специфіка яких полягає у розвитку міської території вздовж певного транспортного маршруту чи магістралі. Вона може відігравати роль частини системи логістичних зв'язків таких великих просторових утворень, як агломерації та кластери.

2. Розгалужені моделі організації простору міста є на щабель вищими моделями, порівняно із прямолінійними (рис. 2.(2, 3)).

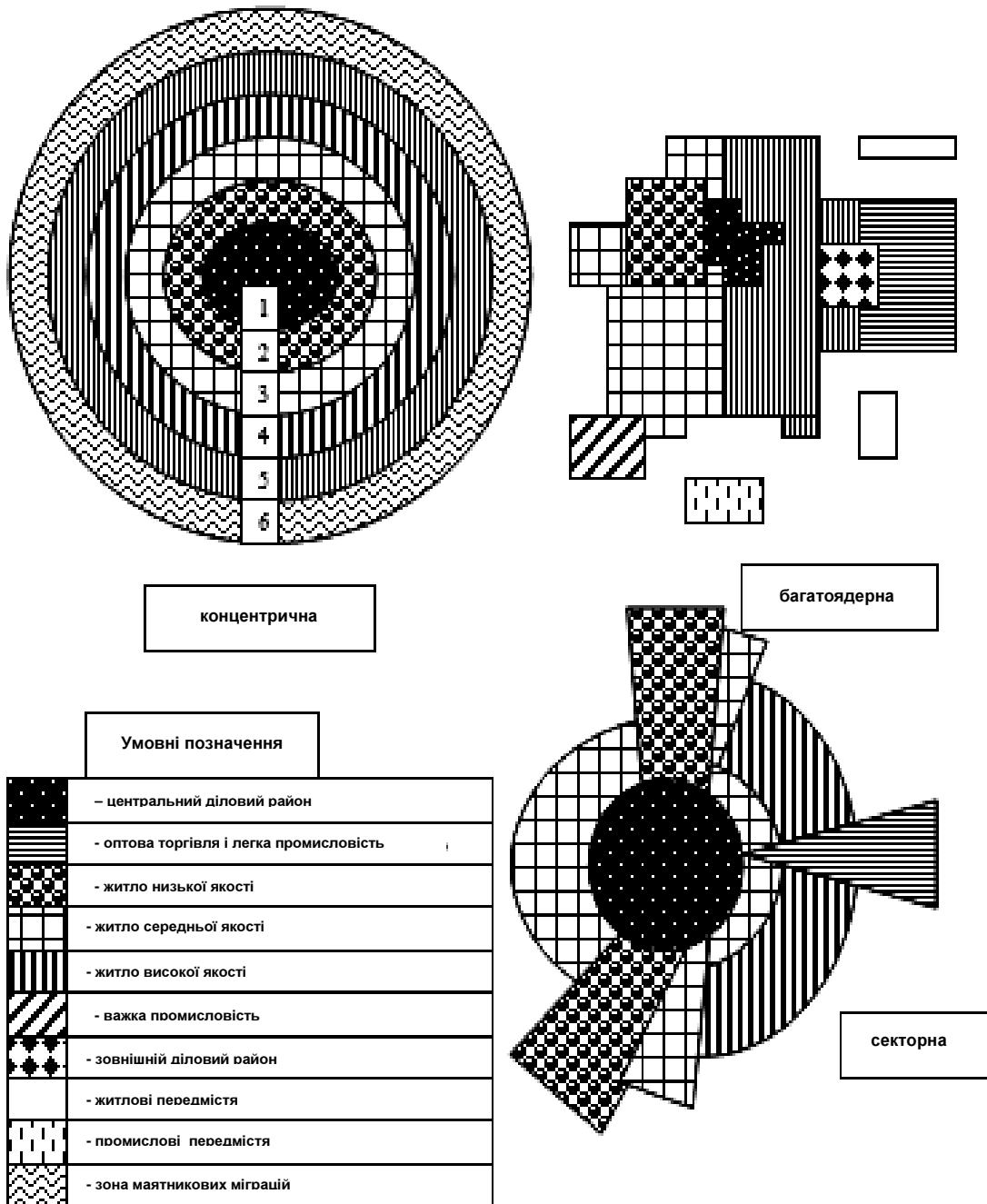


Рис. 1. Класичні моделі міської структури

Складено за джерелами [2; 3]

Основа їх організації полягає в утворенні певних груп просторових підсистем.

На відміну від першої моделі, дана система не характеризується однонаправленим (поздовжнім) розвитком, а визначається комплексністю (в дечому, дану комплексність можна прирівняти до компактності) формування моделі міста.

3. Ланцюгова модель організації простору міста визначається певною послідовністю розміщення організованих просторовими підсистемами груп (рис. 2.(4)). При чому, чергування підсистем в групі є довільним, і сама послідовність розміщення груп також не має чітко визначених критеріїв. Крім того, зображена на рисунку модель є однією із багатьох видів ланцюгових систем. Тобто ми намагались відтворити форму моделі, а не презентувати єдиновірну систему. Ланцюгова модель – наступний щабель розвитку організації систем логістичних зв'язків міста.

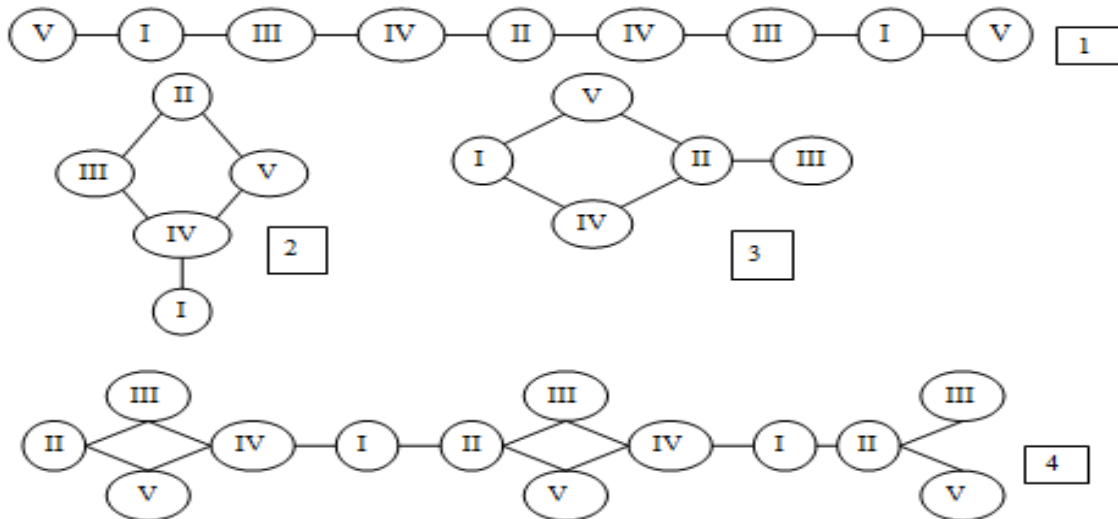


Рис. 2. Прямолінійна, розгалужені та ланцюгова моделі організації простору міста

Розроблено автором

4. Центральні-підсистемні моделі, характеризуються формуванням груп, центральне місце в яких займає певна, визначена нами просторова підсистема міста: житлова, промислово-виробнича, транспортна, ландшафтно-рекреаційна (рис. 3. (1, 2, 3, 4)). Житлова просторова підсистема найчастіше займає центральне місце в просторі міст соціального значення, наприклад, міста пенсіонерів, в деяких випадках студентські містечка. Промислово-виробнича підсистема є центральною в більшості промислових міст сходу України. Центральне місце транспортній просторовій підсистемі відведене в маленьких містечках, а також у містах – портах, містах прикордонно-транзитного значення. Ландшафтно-рекреаційна просторова підсистема міста займає центральне місце в системі організації туристичних, санаторних міст, а також міст, на території яких розташовані Національні парки, якщо більша площа міської території зайнята природними водоймами і так далі.

Серед вище згаданих просторових підсистем, ми не виділили центрально-офісної, оскільки, на нашу думку, вона займає центральне місце в переважній більшості міст України. Саме тому, моделі організації міст із центричною основою ми виділили в окремий вид.

5. Більш бажаною та досконалою вважається центрична модель організації міського простору (рис. 3 (5, 6, 7)). Центричні моделі в цілому, характеризуються організацією простору міста із розміщенням центрально-офісної просторової підсистеми в центрі моделі. Оскільки, найчастіше місто має кілька, а не один центр, то запропоновані моделі організації систем логістичних зв'язків міста виступають певними варіаційними групами, за допомогою яких формується загальна модель. При чому, варіація просторових підсистем, в запропонованих моделях, може мати довільну форму. Центричні моделі – наступна ланка, після ланцюгових систем, просторового розвитку міста.

6. Кордонна модель просторової організації міста є своєрідним протиставленням центричній, оскільки формування та розвиток відбувається, відштовхуючись не від центру, а від кордонів міста (рис. 3.(8)).

Найчастіше по окраїнах міста проходять транспортні шляхи та магістралі. У випадку, якщо це шляхи кордонного сполучення з іншими державами, якщо це насичені економічно вигідні транспортні мережі розвиток моделі міста буде відбуватись від міських окраїн до центру.

Ще однією особливістю кордонної моделі є те, що вона складається із елементів. Тобто її формують групи довільно розміщених просторових підсистем.

7. Формені моделі визначаються тим, що своєю основою утворюють певну фігуру, найчастіше геометричного характеру, хоча є й винятки (наприклад, бджолині соти).

Формені фігури намагаються розглядати місто в просторовому вимірі, що для нас є найбільш бажаним та прийнятним. Досліджуючи простір міста, ми прагнемо знайти не лише традиційні (збільшення площі міста за рахунок прилеглих територій), а й альтернативні підходи до його просторового розвитку. Саме тому, одним із запропонованих нами напрямів просторового розвитку міста є раціональне використання його підземного простору.

Формені моделі організації системи логістичних зв'язків міста – це площинні моделі, які враховують всі вектори просторового розвитку міста. До формених ми відносимо:

- трикутні моделі (рис. 4. (1, 2));
- модель „ступінчатої башти” (рис.4. (3));

- прямокутні моделі (рис. 4.(4)), до даного виду можна віднести моделі 1 і 3 – центричного виду, центрально-підсистемні, а також просторові моделі;

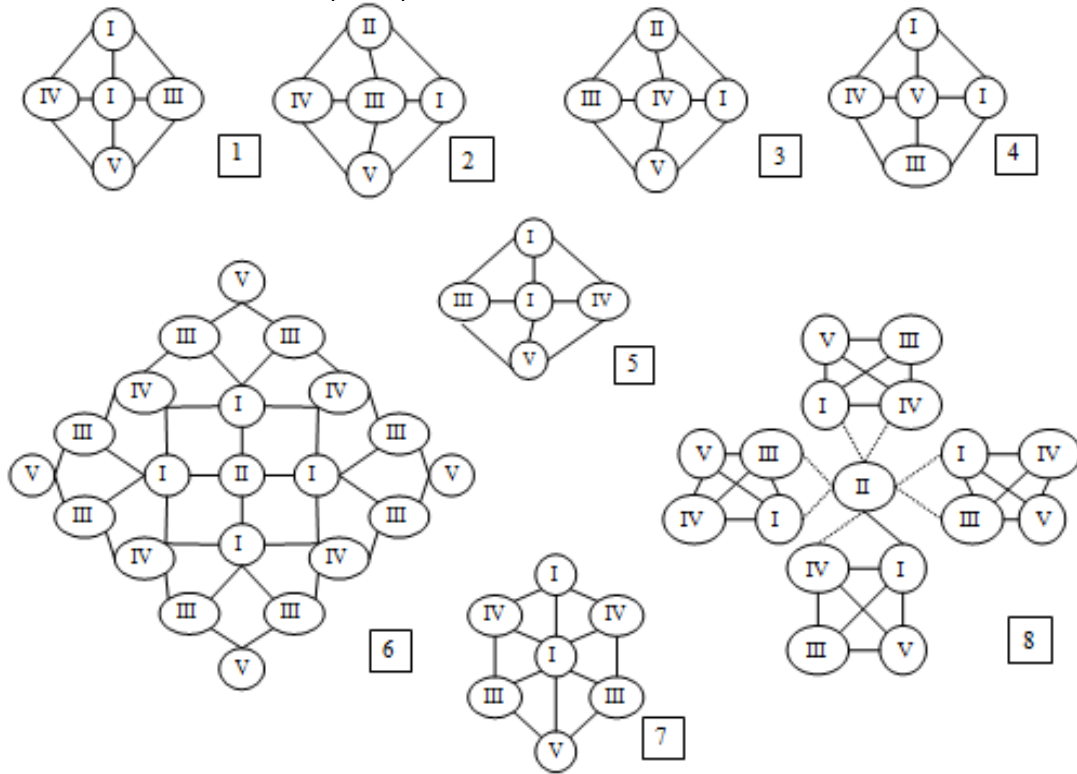


Рис. 3. Центрально-підсистемні, центричні та кордонна моделі організації простору міста
 Розроблено автором

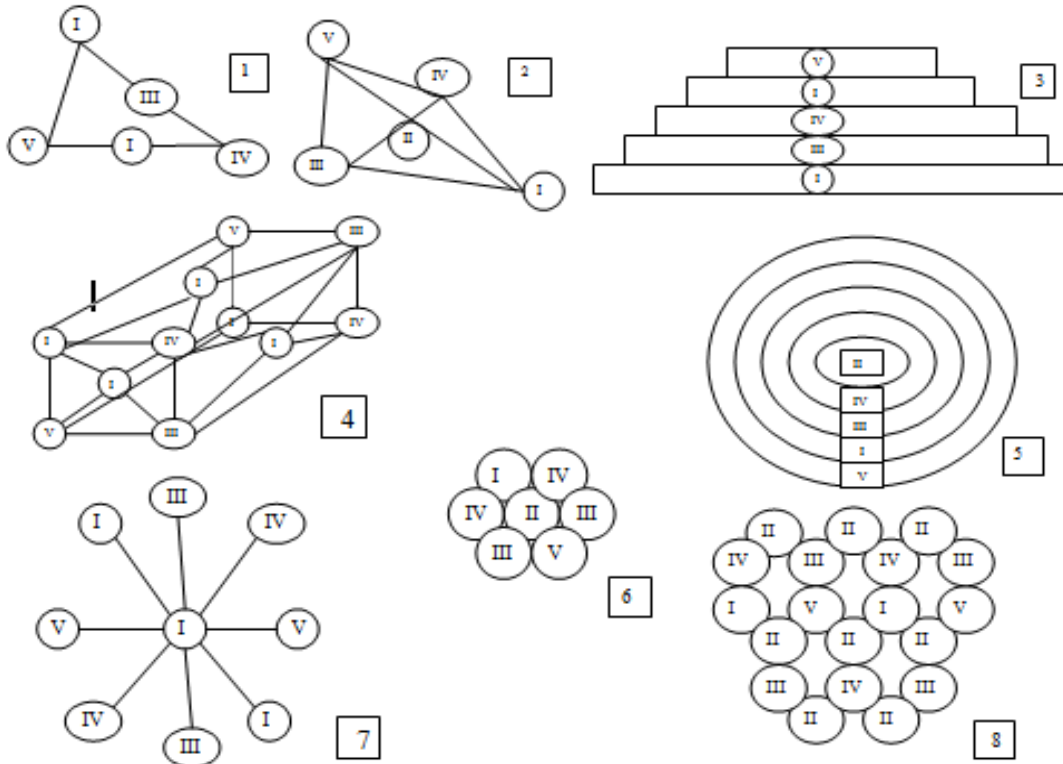


Рис. 4. Трикутні формени, модель „ступінчатої башти”, прямокутні моделі, кільцеві моделі, модель сонячного сплетіння та „бджолині соти”.

Розроблено автором

- кільцеві моделі організації простору міста (рис. 4. (5, 6)) можна віднести до центрально-підсистемних або центричних (залежно, яка просторова підсистема буде займати центральне місце), однак вони мають геометричну форму, тому знаходяться в даній групі;

- модель сонячного сплетіння (рис. 4.(7)) також можна віднести до виду центричних моделей, однак, це специфічна модель із визначеними умовами організації форми, тому ми розташували її в даній групі;

- модель організації простору, названа нами „бджолині соти” (рис. 4.(9)), характеризується певною, чітко визначеною послідовністю та чергуванням просторових підсистем в місті. За рахунок щільності розміщення та тісноти зв'язків між просторовими підсистемами модель набуває форми бджолиних сот.

Висновки з даного дослідження. Всі запропоновані нами моделі формування системи логістичних зв'язків міста в основі своєї структури містять п'ять першочергових складових – просторових підсистем. Представлені нами варіації їх розміщення, послідовності, черговості не є обов'язковими. Ми пропонуємо форму, зміст якої визначається залежно від її складових – просторових підсистем. Для кожного з міст можна визначити його індивідуальну модель організації системи логістичних зв'язків.

Представлені моделі просторової організації міст забезпечують раціональну організацію зв'язків у просторі міста, їх економічну ефективність, а також визначають імовірні моделі розвитку простору агломерації.

Запропонована нами послідовність імовірних моделей просторової організації міста не є довільною, а сформована відповідно від найпростішої (прямолінійної) до найскладніших (формених) моделей організації системи логістичних зв'язків міста. Тобто графічно відтворено розвиток систем логістичних зв'язків просторової організації за допомогою міських складових – просторових підсистем: житлової, центрально-офісної, промислово-виробничої, транспортної та ландшафтно-рекреаційної.

Оцінивши стан просторової організації певного міста, можна визначити і модель його системи логістичних зв'язків. Розвиток міського простору передбачає трансформацію та удосконалення його просторової організації, що в свою чергу призведе до формування досконалішої (складнішої) моделі системи логістичних зв'язків міста. Чим складніша модель системи логістичних зв'язків міста, тим ефективніше (компактніше) організована його комунікаційна мережа (досягається за рахунок мінімізації витрат на комунікації через розподіл їх на більшу кількість населення); зменшуються транспортні витрати; відбувається економія часу населення (завдяки можливості вибору виду транспорту для переміщення); а отже забезпечується вищий рівень економічного розвитку досліджуваної міської агломерації.

Література

1. Ключниченко Є.Є. Соціально-економічні основи планування та забудови міст / Ключниченко Є.Є. – К. : Українська академія архітектури, НДПІ містобудування, 1999. – 348 с.
2. Бойко Є.І. Концептуальні засади моделювання просторового розвитку територіально-виробничих систем / Є.І. Бойко // Регіональна економіка. – 2007. – № 1. – С. 28-34.
3. Экономика архитектурного проектирования и строительства : учебник для вузов / В.А. Варезкин, В.С. Гребенкин, Л.И. Кирюшечкина и др. : Под ред. В. А. Варезкина. – М. : Стройиздат, 1990. – 272 с.
4. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем / М.М. Габрель ; Інститут регіональних досліджень НАН України. – К. : Видавничий дім А.С.С., 2004. – 400 с.
5. Кривицький А.Ф. Формування і розвиток територіально-виробничого комплексу міста (За матеріалами міста Луцька) : монографія / А.Ф. Кривицький, В.І. Павлов. – Луцьк: Надстир'я, 1997. – 126 с.
6. Коган Л.Б. Лечение городом / Л.Б. Коган // Городское управление. – 2003. – № 6. – С. 2-9.
7. Павлов В.І. Транспортно-логістичний комплекс регіону: інтеграційні процеси : монографія / В.І. Павлов, С.М. Бортнік ; Відповідальний редактор М.І. Долішній. – Луцьк : Надстир'я, 2005. – 256 с.
8. Пепа Т.В. Регіональна динаміка і трансформація економічного простору України / Т.В. Пепа – Черкаси: Брама, 2006. – 440 с.

References

1. Kliushnychenko, Ye. (1999), *Soczialno-ekonomichni osnovu planuvannia zabudovy mist* [Socio-economic grounds for planning and constructing cities], Ukrainiska akademiia arkhitektury, NDPI mistobuduvannia, Kyiv, Ukraine, 140 p.
2. Boiko, Ye. (2007), "Conceptual grounds for designing the space development of territorial and industrial systems" *Regionalna Ekonomika*, no.1, pp. 28-34.
3. Varezkin, V., Grebenkin, V., Kiriushechkina, L. (1990), *Ekonomika architekturnogo proektirovaniia i stroitelstva* [The economics of architectural design and construction], textbook, Stroizdat, Moskva, Rossiia, 272 p.
4. Habrel, M. (2004), *Prostorova organizatsiia mistobudivnykh sistem* [Space organization of city planning systems], Vudavnuchui dim A.C.C., Kuiv, Ukraine, 400 p.
5. Kryvytskyi, A., Pavlov, V. (1997), *Formuvannia i rozvutok terytorialno-vyrobnychoho kompleksu mista (za materialamy mista lutska)* [The formation and development of the territorial and industrial complex of the city (on the data of the city Lutska)], monograph, Nadstyria, Lutsk, Ukraine, 126 p.

6. Kogan, L. (2003), "The city therapy", *Gorodskoe upravlenie*, no 6, pp. 2-9.
7. Pavlov, V., Bortnik, S. (2005), *Transportno-lohistychnui kompleks rehionu: intehratsiini protsesy* [Transport and logistic systems of the region: integration processes], Nadstyria, Lutsk, Ukraine, 259 p.
8. Pepa, T. (2006), *Rehionalna dynamika i transformatsiia ekonomichnoho prostoru Ukrainy* [Regional dynamics and transformation of Ukraine's economic space], monograph, Brama, Cherkasy, Ukraine, 440 p.

УДК 332.021.8

Бардіна Т.О.,
аспірантка
Полтавська державна аграрна академія

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ОБГРУНТУВАННЯ ПРОГРАМ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

Bardina T.O.,
graduate student
Poltava State Agrarian Academy

EUROPEAN EXPERIENCE OF SUBSTANTIATION THE PROGRAMS OF SOCIAL AND ECONOMIC DEVELOPMENT OF RURAL AREAS

Постановка проблеми. Розвиток сільських територій – відносно новий напрям досліджень у вітчизняній аграрній науці, який виник на основі розвитку проектів західних науковців з урахуванням багаторічного досвіду вітчизняної аграрної науки. Значний досвід системного розвитку сільських територій накопичений в країнах Європи заслуговує на увагу і тому доцільно дослідити основні аспекти цієї діяльності саме в цих країнах

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Досвід соціально-економічного розвитку сільських територій узагальнений у публікаціях низки вітчизняних вчених, що присвячені дослідженню чинників розвитку сільської території: Д.П. Богині, О.Г. Булавки, О. Бородіної, П.І. Гайдуцького, Й.С. Завадського, Т.І. Заславської, Д.Ф. Крисанова, Г.І. Купалової, І.І. Лотоцького, П.Т. Саблука, М.Г. Саєнка, В.В. Юрчишина та інших.

Аналіз результатів їх дослідження засвідчує, що більшість дослідників погоджуються з тим, що для розвитку сільських територій сьогодні ми можемо обрати дві альтернативні стратегії: перша – використати досвід зарубіжних країн світу, друга – спроба знайти власний, унікальний та неповторний шлях соціально-економічного розвитку села. Тому вибраний нами напрям має узагальнити результати досліджень вітчизняних та зарубіжних науковців та обґрунтувати перспективні напрями розвитку сільських територій України.

Постановка завдання. Метою нашого дослідження є оцінка сучасних тенденцій розвитку і проблем сільських територій України та порівняльний аналіз досвіду їх вирішення в економічно розвинених країнах світу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Сільське населення країн Європи складає приблизно 45-61% загальної чисельності населення країни, але проживає в межах сільських населених територій більше 75% Європи. Враховуючи дані аспекти, в країнах Європи постало питання щодо впровадження комплексних програм економічного розвитку сільських територій.

Вивчаючи досвід реалізованих проектів економічного розвитку сільських територій в країнах Європи, можна виділити основні акценти, які характеризують досягнення результатів соціально-економічного розвитку. В проектах соціально-економічного розвитку комплексно розглядаються всі види діяльності, реалізація яких може підвищити дохід сільської території. Будь-яка пропозиція по збільшенню зайнятості і доходів всебічно обґрунтовується з економічної та соціальної точки зору. Вирішення проблеми зайнятості та доходів пов'язано з вирішенням інших регіональних проблем та економічним розвитком сільської місцевості в цілому.

Під час розробки проектів використовуються методи інтерактивного планування за участю населення, хід проекту та досягнуті результати і проблеми відкрито обговорюються в засобах масової інформації, на сільських зборах, круглих столах, зустрічах з населенням. Широка участь населення в процесі розробки та реалізації проектів дозволяє максимально використовувати знання та досвід

* Науковий керівник: Галич О.А. - к.е.н., доцент