



СЕКЦІЯ 1 СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.3:33(091) (477-25)

Бикова М.Д.,
аспірант
Інститут географії
Національної академії наук України

ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ТА ТРАНСФОРМАЦІЇ ПРОМИСЛОВИХ ЗОН КИЄВА

У статті розглянуто історико-географічні аспекти формування та розвитку промислових зон Києва. Виокремлено та докладно проаналізовано основні етапи їх становлення. Розкрито сутність і чинники функціональної і територіальної трансформації промислових зон. Подано та охарактеризовано моделі трансформації промислових зон у контексті постіндустріальної стадії розвитку Києва.

Ключові слова: трансформація, промислова зона, генеральний план, деіндустріалізація, терціаризація.

В статье рассмотрены историко-географические аспекты формирования и развития промышленных зон Киева. Выделены и подробно проанализированы основные этапы их становления. Раскрыта сущность и факторы функциональной и территориальной трансформации промышленных зон. Представлены и охарактеризованы модели трансформации промышленных зон в контексте постиндустриальной стадии развития Киева.

Ключевые слова: трансформация, промышленная зона, генеральный план, деиндустриализация, терциаризация.

Bykova M.D. THE HISTORICAL AND GEOGRAPHICAL FEATURES OF FORMING AND TRANSFORMATION OF THE KYIV INDUSTRIAL ZONES

The article deals with historical and geographical aspects of the Kyiv industrial zones formation and development. Highlighted and analysed in detail the main stages of their formation. Revealed the essence and factors of the industrial zones territorial and functional transformation. Posted and described the models of industrial zones transformation in the context of Kyiv development post-industrial stage.

Key words: transformation, industrial zone, general plan, deindustrialisation, tertiarisation.

Постановка проблеми. Історико-географічне дослідження розвитку міста Києва як цілісної географічної системи та аналіз чинників, закономірностей, тенденцій еволюції галузевої і функціонально-територіальної структури є досить важливим із погляду вивчення формування внутрішньої структури міського простору. Зрозуміло, що міський простір не лише постійно змінювався, а й розширювався за рахунок нових напрямів територіального розвитку. Процес змін мав двоякий характер, оскільки насправді це була не лише кількісна, а й якісна трансформація, що мала значення для ефективного функціонування міста. Таким чином, аналіз еволюції просторової організації

міста дозволяє розкрити особливості її формування та розвитку через призму категорій простору і часу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематикою трансформації великих міст і міст-мільйонерів займаються як зарубіжні, так і вітчизняні вчені. Цим дослідженням присвячені роботи таких відомих закордонних учених, як М. Кастельс, С. Сассен, П. Тейлор, Дж. Фрідман, А. Трейвіш, К. Станілов, Є. Кісс, В. Іноземцев, К. Аксьонов, О. Дружинін та ін. У вітчизняній науці питання трансформації просторової організації великих міст та еволюції їхніх промислових зон усе ще недостатньо вивчені. Незважаючи на наявність праць таких

українських учених, як О. Гладкий, К. Мезенцев, Н. Мезенцева, В. Нудельман, Л. Руденко, Г. Підгрушний, А. Мельничук, проблематика функціональних та територіальних перетворень міського простору столиці не відображена повною мірою.

Постановка завдання. Мета статті полягає в аналізі етапів формування промислових зон Києва, розкритті особливостей їхніх функціонально-територіальних перетворень у сучасних умовах.

Виклад основного матеріалу дослідження. Становлення просторової організації Києва відбувалося протягом тривалого часу і характеризувалось ускладненням наявних та формуванням нових елементів. Дослідження галузевих, функціональних і територіальних змін міського простору дозволило виокремити декілька етапів формування промислових зон у Києві: до початку XVIII ст., 1700–1850-ті рр., 1860–1910-ті рр., 1920–1950-ті рр., 1960–1980-ті рр., 1990–2015 рр.

На першому етапі Київ розвивався як торговельний та ремісничий центр. Розміщення виробництва, значну частину якого становили млини, винокурні, броварні, визначалося не лише природними умовами та ресурсами, а й історичними особливостями розвитку міста. Концентрувалося воно переважно в межах територій, що одночасно виконували виробничу, житлову і торговельну функції. Проте спостерігалась і певна територіальна диференціація у розміщенні окремих виробництв у межах міста, що зумовлювалося наявністю сировинних і водних ресурсів, споживача, земельних ділянок. Так, цегельні містилися під Замковою горою, майстерні з виробництва шовкових тканин – на Печерську, а найбільш інтенсивна концентрація виробничої забудови спостерігалась на Подолі.

Другий етап пов'язаний із появою та розвитком перших мануфактур і промислових підприємств, початком становлення міста як центру внутрішньої торгівлі. Поліцентричне ядро міста формували три основні містобудівні утворення: Верхнє місто, Поділ, Печерськ, навколо яких існувала дисперсна система розселення, характер якої був визначений ландшафтом і мережею комунікацій (так, села і хутори виникали в урочищах поблизу водойм

і шляхів сполучення). У другій половині XVIII ст. нараховувалося близько 30 таких нових відокремлених поселень на Правобережжі, а також низка на Лівобережжі, які, у свою чергу, будучи територіально відділеними від Києва, функціонально все більше пов'язувались із ним [4, с. 48].

У цей час у Києві почали виникати невеликі за розмірами скляна і шовкова мануфактури, кондитерські майстерні, винокурні. Концентрація виробничої забудови відбувалася переважно вздовж Дніпра на Подолі, в долинах невеликих річок і в урочищах. Найбільша київська промислова зона була розташована в долині р. Либеді, зокрема, там відомі численні цегельні XVIII століття [4, с. 48]. Відповідно до генерального плану 1837 р. передбачалося планувальне об'єднання Подолу, Верхнього міста і Печерська, продовження інтенсивного розвитку району долини р. Либідь, який називали «Новою забудовою», та формування південного напрямку (нині це вулиці Велика Васильківська та В. Антоновича).

Третій етап розвитку промислових територій розпочався у 1861 р. із прийняттям нового генерального плану Києва. Він характеризувався значним зростанням обсягів промислового виробництва та створенням нових підприємств, що стало результатом як економічних реформ, так і сприятливої кон'юнктури цін на світових ринках. Очевидно, що цьому також сприяли прискорене будівництво залізничних шляхів, упровадження нових технологій та активне формування ринку праці у зв'язку з ліквідацією кріпосного права.

Справді, одним із потужних каталізаторів промислового розвитку стало будівництво залізничних шляхів. Якщо у 1860–1870-х рр. через Київ були прокладені перші залізниці, то вже у 1880-х рр. місто мало залізничне сполучення із багатьма промисловими й торговельними центрами країни. Фактично прискорений розвиток залізничного транспорту й особливості його конфігурації суттєво вплинули на створення низки нових галузей промисловості, забезпечення сировинними ресурсами, розширення географії ринків збуту готової продукції та формування елементів територіальної структури. Концентрація промислових підприємств, складів сировини і готової продукції



відбувалася на прилеглих до залізниць територіях, які стали передвісниками майбутніх промислових зон.

Результатом взаємодії сукупності чинників стали подальші швидкі позитивні зрушення у промислому виробництві. По-перше, кількість промислових підприємств зросла з 25 у 1860 р. до 125 наприкінці XIX століття та 144 у 1912 р. [3, с. 17]. По-друге, спостерігалось зростання рівня концентрації промислового виробництва. Так, протягом лише останнього десятиліття XIX століття кількість підприємств із чисельністю працюючих понад 500 осіб збільшилась удвічі, а малих – до 16 робітників скоротилась у 4,6 рази [3, с. 19]. Серед них найкрупнішими були «Головні Київські залізничні майстерні», «Київський машинобудівний і котельний завод Гретера, Криванека і К» та «Арсенал». По-третє, у 1880-х та особливо у 1890-х рр. активізувався процес диверсифікації виробництва. Зрозуміло, що економічний профіль міста визначали переважно підприємства харчової промисловості, які були пов'язані з переробкою сільськогосподарської сировини Південно-Західного краю, цегельні, деревообробні та інші традиційні. Проте одночасно на околицях Києва безпосередньо поблизу житлових передмість розпочинається будівництво технологічно нових підприємств: електростанцій, заводів – кабельного, цементного, із виробництва вуглецевої кислоти та штучного льоду «Карбонік», Дніпровського хіміко-електролітного, Французького товариства дубових екстрактів та газових. Незважаючи на швидкі темпи зростання промислового виробництва, в 1910 р. частка фабричних робітників становила лише 2,5% від загальної чисельності населення Києва [3, с. 19].

У цей період структурними елементами «нового міста» стають утворення, які виникали поза територією регулярного міста першої половини XIX століття. Це, зокрема, промислові слободи та робітничі колонії, дачні селища, лікувально-оздоровчі та науково-освітні містечка, для яких властивою була вузька спеціалізація. На перший погляд, у цій ситуації усе зрозуміло, адже місто мало зафіксовану адміністративну межу. «Проте адміністративно виділена територія міста і саме місто <...> явища в багатьох аспектах нетотожні» [2, с. 46]. Тобто

закономірності, властиві для територіальних систем, що формують просторову структуру Києва на різних етапах розвитку, простежуються на прикладі взаємодії «старого міста» і «нового міста». У цьому контексті неможливо не погодитись із думкою французького історика, економіста та географа Ф. Броделя, який зазначав, що жодне місто не постає перед нами без супроводження інших [1, с. 448]. На відміну від багатьох міст Російської імперії, де формування щільного промислового поясу відбувалося навколо певного центрального ядра, у Києві промислові та інші спеціалізовані поселення виникали вздовж головних магістралей, не з'єднуючись одне з одним через складний рельєф місцевості.

Території, розташовані в місцях перетину залізничних шляхів із шосейними дорогами, були полюсами концентрації промислових підприємств і, відповідно, утворювали нові компоненти просторової структури міста. Крім того, значна частина підприємств узагалі розміщувалася на околицях міста або в передмістях. Такі промислові околиці, як Шулявка, Деміївка, селища-супутники Дарниця, Микільська і Передміська слобідки, які володіли значним працересурсним потенціалом, формально не входили до Києва, але активно забудовувалися промисловими підприємствами та територіально розросталися, поступово з'єднуючись із містом і формуючи навколо нього індустріальні осередки (ядра).

Серед них особливе місце посідали території, прилеглі до Брест-Литовського шосе. Концентрація промислових підприємств у їхніх межах зумовлювалася транспортною доступністю та близьким розташуванням приміських поселень, які постачали новоствореним виробництвам робочу силу. Справді, тенденція просторового розширення «нового міста» вздовж цієї транспортної магістралі вирізнялася послідовним характером, що проявилось у формуванні трьох окремих локальних промислових ядер. Так, у районі перетину Брест-Литовського і Кадетського шосе розташовувалися головні майстерні Південно-Західної залізниці. Поблизу вокзалу між залізницею та шосе на розі вулиць Жилянської та Степанівської (нині вул. Старовокзальна) наприкінці XIX ст. розміщувався Південно-Російський машино-

будівний завод, тютюнові фабрики «С. Коген» та «Брати Коген». Поза шулявськими дачами неподалік від залізниці розмішувалось акціонерне товариство «Київський машинобудівний завод «Гретера, Криванека и Ко», яке забезпечувало половину вартості продукції усіх машинобудівних заводів міста.

На межі XIX – XX століть завдяки економічному підйому кінця 1890-х рр., концентрації значної кількості підприємств різних галузей, трудових та фінансових ресурсів вирізнився північний напрямок від Подолу до Оболоні, де відбувалася досить інтенсивна забудова, на основі локальних виробничих ядер, що заклалися на Подолі, Пласкій частині та Куренівці, почала формуватись одна з найстаріших промислових зон Києва – Подільсько-Куренівська. Концентрація промислових підприємств та різноманітних складів на Подолі, який практично не мав обмежень щодо промислової забудови, заклала основу для промислово-виробничої забудови від Поштової площі вздовж Подільської набережної [3, с. 70]. У свою чергу, будівництво у 1897–1899 рр. київської гавані, однієї із найбільших на той час у Європі, оснащеної сучасним портовим господарством, не лише сприяло зростанню вантажообігу Київського порту, а й зумовило посилення концентрації виробництва на прилеглих територіях.

Щодо північної околиці Пласкої частини Києва (охоплювала вул. Кирилівську та прилеглі до неї ділянки сусідніх вулиць Юрківської та Оленівської), де у 1880-х рр. розташовувалися кахельний та цегельний заводи, три пивоварні та борошномельне виробництво, то вже на початку XX століття ця територія стала одним із головних осередків концентрації промисловості Нижнього міста [3, с. 74].

Інтенсивне промислове освоєння Куренівки, яка також була типовим передмістям, розпочалось із середини 70-х рр. XIX ст. у заплаві р. Сирець (із притокою Курячий Брід). Проте основна промислова забудова концентрувалась уздовж новопрокладених вулиць – Копилівської та Сирецької [3, с. 76]. Особливу роль у розвитку цієї території відіграли Троїцький трамвайний парк, залізниця та товарна станція «Петрівка», які стали потужними імпульсами для подальшої промислової забудови.

Напрямок територіального зростання, що характеризувався формуванням локального індустріального вузла на перетині залізниці та вул. Великої Васильківської у районі приміської слободи Деміївки, де були розташовані єдиний у Києві цукрово-рафінадний завод, пивоварний завод, «Фабрика шоколаду та цукерок Валентина Єфімова» та декілька цегельних заводів, визначив у подальшому становлення Залізничного промислового району. Зрозуміло, що розвивалася ця територія завдяки призалізничному розміщенню та порівняно невисокій вартості непридатних для житлової забудови земельних ділянок на околицях та в передмісті.

Зростало місто і в східному напрямку, де після будівництва в районі Дарниці залізничної станції виникли вагонобудівний завод та робітниче селище. Ця територія не входила до складу Києва, проте за своєю соціально-економічною суттю вона тяжіла до нього. Отже, кінець XIX – початок XX століття – це період формування меж, галузевої та функціонально-територіальної структури міста, головних просторових артерій, характеру забудови та визначення контурів окремих промислових і промислово-складських зон.

Четвертий етап (1920–1950-ті рр.) доцільно розділити на два періоди: довоєнний та післявоєнний. Розвиток господарського комплексу в довоєнний період відбувався за рахунок відновлення, реконструкції на новій технічній основі крупних промислових підприємств, які функціонували ще в дореволюційний період, будівництва нових. Обсяги промислового виробництва за період з 1913 р. по 1939 р. зросли в місті в 24 рази проти 11 в Україні загалом. Перед війною у Києві працювало понад 200 підприємств великої фабрично-заводської промисловості, а загальна їхня кількість досягла 1 200 [5].

Відповідно до Тимчасових правил регулювання забудови Києва 1927 року серед територій різного функціонального призначення планувався розвиток основних фабрично-заводських районів – Деміївського, Подільсько-Куренівського та другорядних – Галицького і Новостроєнського, на території яких заборонялося житлове будівництво, а також промислове поза їх межами. Складськими



визнавалися території від вокзалу до вулиці Толстого, включаючи Жилинську і частину садиб на вулиці Короленка (Володимирській) [3, с. 117].

Індустріалізація 1930-х рр., що характеризувалася потужними темпами, потребувала просторового зростання. Тому відповідно до Генерального плану, затвердженого у 1936 р., крім основних районів промислового розвитку, передбачалося становлення значних індустріальних осередків на територіях, значно віддалених від центра міста, – Лівобережжі (Дарниця), Святошино, Теличчі і Корчуватому. Промисловий район на Теличчі, що почав формуватися поблизу залізничної станції «Київ-III» ще на початку ХХ ст., був визначений як перспективний, особливо для промислових підприємств, що були шкідливими за своїми санітарно-гігієнічними показниками [3, с. 135].

Щодо розвитку Дарниці, то наявність трамвайної лінії та шосе, що пов'язували її із центром міста, зручних територій для ведення будівництва на терасі Дніпра, що не затоплювалася, забезпеченість водними ресурсами сприяли виникненню нових крупних підприємств. Вони ставали локальними полюсами просторового зростання, поступово оточувалися робітничими селищами та об'єднували навколишні поселення у єдину індустріальну територію. У цей час спостерігалася подальша концентрація виробничої забудови у північно-західному напрямку вздовж Житомирського шосе до Святошино, де розташовувалася значна кількість великих металообробних і машинобудівних підприємств, тобто в межах промислової зони, яка досить активно розвивалася ще у ХІХ ст.

Розвиток міста у післявоєнний період відбувався згідно з Генеральним планом 1947 р., за яким передбачалося промислове будівництво на Дарниці, Подолі та Теличчі. Важливе значення для просторового зростання та формування планувальної структури мало будівництво нових магістралей, а також моста через Дніпро (1953 р.), який дозволив розв'язати питання транспортного сполучення між Правобережною та Лівобережною частинами міста, сприяв зміщенню нового промислового будівництва з центральних районів на периферію.

У період 1960–1980-х рр. відповідно до Генерального плану 1967 р. осередком індустріального зростання стає Лівобережжя, що дозволило місту не лише розширити площу в межах найбільш сприятливих рівнинних територій, а й вирішити низку соціально-економічних проблем щодо розміщення нових промислових підприємств та житлової забудови. Генплан 1986 року, на відміну від попереднього, коли в умовах багатогалузевого промислового виробництва одночасно існували 3-й та 4-й технологічні уклади, орієнтувався на розвиток нового 5 ТУ, появу нових галузей, зокрема високотехнологічних. Протягом 1980-х рр. у Києві спостерігалася збільшення обсягів промислового виробництва та кількості зайнятих, зростання виробничої забудови за рахунок як ущільнення наявних зон, так і досить активного будівництва на периферії. Відповідно, результатом цього стало те, що більшість промислових зон характеризувалася високим рівнем концентрації досить неоднорідних об'єктів: як промислових підприємств, так і комунального господарства і складів, які чергувались із районами багатоповерхової житлової забудови, що позначилося на їхній функціонально-територіальній трансформації.

Загалом за радянський період було прийнято 4 генеральні плани Києва, які визначали систему планування міста, функціональне зонування міської території з метою збалансованого розвитку системи розселення і виробничих зон, містоутворюючих галузей господарства.

Історико-географічний аналіз сучасного етапу свідчить, що в Києві в результаті проведення політичних, економічних та соціальних реформ, що розпочалися із 1990-х рр., значної соціально-економічної деструкції зазнала промисловість. Якщо на Заході лише невелика частина підприємств або конкретна галузь потребували оновлення в певний момент часу, то у містах Центральної та Східної Європи кожне промислове підприємство і галузь повинні були трансформуватись одночасно, що потребувало значних економічних, соціальних та часових витрат [6, с. 181]. Частка промисловості у ВДВ столиці скоротилась із 25,8 % у 1995 р. до 5,8 % у 2015 р.

Водночас площі, відведені безпосередньо під промислові підприємства, науково-ви-

робничі та комунально-складські території, зменшилися до 8,3%, за цим показником Київ наближається до західноєвропейських міст. Класичним індикатором деіндустріалізації міста залишається скорочення як абсолютної чисельності, так і частки зайнятих у промисловості. Так, кількість зайнятих у промисловому виробництві Києва за період 1990–2015 рр. скоротилась із 477,5 тис. осіб до 110,4 тис. осіб, а частка у загальній чисельності зайнятих у всіх сферах економіки – з 32,0% до 8,1%.

Ще одним показником деіндустріалізації міста є скорочення кількості промислових підприємств. Так, нині близько 40% київських підприємств уже не функціонують. Справді, розміщення крупних промислових виробництв у Києві в умовах незворотності функціональних та територіальних трансформацій не завжди є доцільним з огляду як на високу вартість землі в місті, яка прирівнюється до європейської, так і загострення екологічної ситуації. Тому ще у 80-х рр. ХХ століття розроблялися програми виносу окремих промислових підприємств за межі Києва, де наявність значних за розмірами ділянок була перевагою, що дозволяла б реалізувати великі багатофункціональні проекти сучасного рівня.

У 1990-х рр. відбувався «перерозподіл» трудових та фінансових ресурсів у третинний сектор, який був адаптивною реакцією на деіндустріалізацію і хронічне недофінансування бюджетної сфери. Розвиток третинної сфери водночас мав і компенсаційний характер, поповнюючи нестачу торговельної, освітньої та іншої інфраструктури в попередні роки, а також ті дефіцити, які виникли вже на початку 1990-х рр. у результаті ліквідації сформованої у радянський період системи торгівлі й обслуговування населення [2, с. 27].

Нині відповідно до Генплану 2002 року, який розрахований на період до 2020 р., у Києві виокремлено 20 промислових зон. Аналіз проектів реорганізації окремих підприємств, кількісних і якісних перетворень, що відбуваються у промислових зонах, житловій забудові, в галузях третинної сфери, дозволив виокремити тенденції у трансформації промислових зон Києва протягом 1990–2015 рр., які полягають у скороченні промислового будівництва на земельних ділянках у їхніх межах; зменшенні

площ промислових зон у результаті перепрофілювання окремих територій під житлову, офісну, торговельну та іншу забудову; використанні промислових будівель для створення торговельних та бізнес-центрів, офісів, складів із метою їх комерціалізації. Нині в Києві реалізуються різні моделі трансформації, оскільки промислові території і підприємства перебувають на різних стадіях розвитку і реорганізації, відрізняються потенціалом функціональних і територіальних перетворень, транспортно-географічним та сусідським положенням.

Перша модель трансформації промислових зон полягає у реконструкції наявних у їхніх межах підприємств. Це відбувається завдяки кардинально зміненому інноваційному виробництву, яке ґрунтується на використанні сучасної техніки, новітніх ефективних технологій, інтеграції з науково-дослідними установами. Деякі з цих підприємств є локальними промисловими ядрами та вклинюються у житлові райони. Проте є низка таких, що утворюють безперервні кластери у старих промислових зонах, сприяючи не лише модернізації виробничих процесів, а й максимально ефективному використанню міської території та поліпшенню екологічної ситуації (наприклад, ВАТ «Фармак», ПуАТ НВЦ «Борщатівський хіміко-фармацевтичний завод», ПАТ «Укрпластик», ДАХК «Артем»).

В окремих випадках на базі в минулому крупних державних підприємств виникають різноманітні невеликі промислові виробництва, які іноді не стосуються їхньої попередньої спеціалізації. Фактично старі промислові будівлі у периферійних районах використовуються як «інкубатори» для розвитку малих і середніх підприємств, забезпечуючи їх дешевими приміщеннями з відносно зручним транспортним зв'язком та адекватною інфраструктурою. Прикладами такої трансформації є заводи «Радикал», на території якого нині працює близько 40 дрібних підприємств різних галузей, та КІНАП.

Друга модель трансформації полягає у перенесенні промислових підприємств за межі міста та використанні звільнених територій переважно під житлову забудову, об'єкти третинного сектору. Прикладом таких змін є перенесення виробничих потужностей під-



приємства «Галактон» у Кременчук та Херсон. Основна причина – це відсутність можливостей для розширення виробничих територій у Києві. Звільнена ділянка була використана під будівництво ЖК «Галактика» та супермаркету «Novus».

Третя модель трансформації промислових зон і підприємств – це зміна їхніх функцій за рахунок часткового або повного перепрофілювання. Реконструкція для непромислового застосування залежить від їхнього розміру, відсутності вільних місць для забудови, розміщення, транспортної доступності, форм та структури власності, середньої ставки оренди, наявності інвестицій, стану інфраструктури, рівня забруднення, якості сусідського оточення та частки територій природного комплексу, є результатом дії сукупності складних багатоаспектних заходів. Вона відбувається як шляхом оновлення та реконструкції старих промислових будівель на ділянках із добре збереженими структурними об'єктами, що мають історичний характер, так і взагалі їх знесення у разі економічної доцільності. Результатом цього є більш радикальна трансформація міського ландшафту, яка за певних умов навіть необхідна.

Перший шлях такої трансформації полягає у тому, що функціональні зміни в промислових зонах Києва пов'язані з розташуванням в адміністративних або виробничих корпусах підприємств, у яких відбувається як повна реконструкція, так і використання без значної реорганізації території для багатофункціональних комплексів, якими є бізнес-центри (бізнес-центр «Артем», створений на базі приміщення ідальні заводу «Артем»; офісний центр «Бізнес сіті» на вул. Боженка, 87 – на території фабрики іграшок; бізнес-центр «HorizonPark» на вул. М. Грінченка, 4 – у будівлі бавовняної фабрики «Бавовнянка»). Ще одним виразним прикладом є досить стійка експансія різних форм торгівлі у промислові райони, особливо ті, що характеризуються не лише зручним транспортним, а й сусідським положенням, особливо поблизу районів масової житлової забудови: ТРЦ «Космополіт» на території заводу «Більшовик» та ТЦ «Городок» – Київського експерименталь-

ного заводу «Зварювання» (станція метро «Петрівка»). Частіше всього оновлені та реконструйовані будівлі, як правило, розміщені у центральних районах міста, а нове будівництво, що пов'язане зі зносом старих виробничих цехів, рекультивацією земель і новим цивільним будівництвом, переважає у віддалених периферійних районах Києва зі зручною транспортною доступністю та сучасною інфраструктурою.

Актуальним є напрям трансформації окремих ділянок промислових територій із метою реалізації проектів щодо створення об'єктів «творчої індустрії» – картинних галерей сучасного мистецтва, музеїв, арт-студій, конференц-залів із метою максимально ефективного використання можливостей цих територій для розвитку соціально-економічного потенціалу. Так, Національний культурний і музейний комплекс «Мистецький Арсенал» розташувався у корпусах колишнього військового заводу, що є прикладом консервації будівлі, яка має архітектурну та історичну цінність із метою її збереження та використання як виставкових залів.

Другий шлях пов'язаний із повною зміною функціонального призначення територій, очищених від старих промислових об'єктів, та їх використання під житлову та іншу непромислову забудову. Це дозволяє створити привабливе ландшафтне й архітектурне середовище, здійснити реабілітацію території, яка характеризується нестачею відкритих публічних просторів. Прикладами таких проектів є реорганізація території промислових підприємств під будівництво житлових комплексів («Голосієво», «Пори року», «Паркові озера», «Комфорт Таун»).

Загалом аналіз трансформації окремих виробництв у промислових зонах, що розташовані у структурі міста, свідчить, що в середньому від 25,0% до понад 50% промислових підприємств зазнали повного перепрофілювання, тобто змінили функціональне призначення. Особливо це проявилось у старих промислових районах – Подільсько-Куренівському, Відрадному, Залізничному, Дарницькому. Проте варто зважати і на те, що в останні роки у промислових зонах як територія, так і забудова використовуються

з різною метою. Тому досить очевидно, що в результаті трансформаційних процесів зони стають територіями зі змішаними функціями.

Висновки з проведеного дослідження.

На сучасному етапі економічного розвитку в умовах, коли трансформація господарства великих міст визначається не лише законами ринку, а й відбувається під впливом процесів деіндустріалізації, терціаризації, джентрифікації, скорочення промислової забудови є закономірним явищем. Історико-географічне дослідження особливостей формування і трансформації промислових зон Києва дозволяє констатувати, що зі зміною функціонального призначення зростає їх конкурентоздатність, вони стають інвестиційно привабливими. Аналіз проектів трансформації промислових зон свідчить про уповільнення темпів їх перетворення у центрі міста та активізацію на периферії для формування багатофункціональних комплексів із можливістю поєднання різних галузей третинної сфери. Така трансформація має свою специфіку, відбувається

досить швидко, що з часом дозволить Києву посісти важливе місце в ієрархії світових міст.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Бродель Ф. Матеріальна цивілізація, економіка і капіталізм. XV – XVIII вв. Т. 1. Структури повсякденності: можливе і неможливе / Ф. Бродель. – 2-е изд. – М.: Весь мир, 2007. – 752 с.
2. Дружинин А.Г. Пространственное развитие города-миллионера: тенденции постсоветского периода: [монография] / А.Г. Дружинин. – Ростов-на-Дону: Изд-во ЮФУ, 2008. – 192 с.
3. Ієвлева В.П. Пам'ятки з індустріального розвитку Києва кінця XIX – першої третини XX століття / В.П. Ієвлева. – К.: Прес-КІТ, 2008. – 248 с.
4. Історико-містобудівні дослідження Києва / за ред. В.В. Вечерського; відп. за вип. О.М. Сердюк. – К., 2012. – 147 с.
5. Історія міст і сіл Української РСР: Київ. – К.: Гол. ред. УРЕ АН УРСР, 1968. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrssr.com.ua/kiyiv/kiyiv-u-pershi-1>.
6. Hillman A.L. Enterprise restructuring in the transition from Hungarian market socialism / A.L. Hillman, B. Milanovic // The transition from socialism in Eastern Europe. Domestic restructuring and foreign trade. – Washington: WorldBank. – P. 179–196.