

УДК 72.01; УДК 711.4; 314.7

Височин І.А.

**ВЗАЄМОВІДНОШЕННЯ МІГРАЦІЙНИХ ПЕРЕМІЩЕНЬ НАСЕЛЕННЯ
І РОЗВИТОК МІСТОБУДУВАННЯ
(ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ)**

*Сумський національний аграрний університет
м. Суми, вул. Герасима Кондратьєва, 160, 40021*

Vysochin I.A.

**RELATIONSHIP MIGRATION MOVEMENTS POPULATION AND
DEVELOPMENT URBAN DEVELOPMENT (THEORETICAL BASIS)**

*Sumy National Agrarian University
m. Sumy, st. Gerasim Kondratyev, 160, 40021*

Анотація. Ліквідація у 90-рр. 20ст. Союзу Радянських Соціалістичних республік визвала до дії негативну ланцюгову реакцію на теренах України:

- втрата значної кількості ринків збуту виробленої продукції;*
- зменшення до критичної величини кількості робочих місць;*
- виникнення стихійного (ніким не контрольованого) міграційного натиску на великі і, особливо, на надвеликі міста;*
- виникнення низки соціально-економічних, демографічних і композиційно-планувальних проблем.*

В композиційно-планувальній структурі міст стали формуватися ореоли розселення груп мігрантів за різними ознаками (трудові, національні, конфесійні тощо). Визначена взаємозалежність поміж міграційним переміщенням населення (за інтересами) та розвитком поселень.

Ключові слова: міграційні переміщення, міграційні процеси (потоки, розселення), престижність адреси, міські та приміські агломерації, регіональна політика, трудові кореспонденції, сільська агломерація, загальноміські центри, околичні території, генерація потоків, ядро агломерації, цільові міграції.

Abstract. The elimination of 90 y.y. 20th cent. Union of Soviet Socialist Republics to action has caused a negative chain reaction in Ukraine:

- The loss of a significant number of markets for products;*
- Reducing the critical value of jobs;*
- Occurrence of spontaneous (not controlled by anyone) migratory pressure on large and especially in very large cities;*
- The emergence of a number of socio-economic, demographic and compositional and planning problems.*

In compositional planning structure of cities were formed oreoly settling migrant groups on various grounds (labor, national, religious, etc.). Determined interdependence among migratory population movements (interest) and the development of settlements.

Tags: migratory movement, migration processes (threads, distribution), prestige addresses urban and suburban metropolitan area, regional policy, employment correspondence, rural agglomeration, the city center, outlying territories generation flow core metropolitan area, targeted migration.

Вступ.

Відсутність механізму регулювання міграційного напливу в містобудівній політиці України, а також значне зниження частки місцевих бюджетів (до 15%) на фоні повної відсутності фінансування житлового фонду для малозабезпечених сімей (таких на 01.01.2014р. складає біля 35%) призводить до стихійного освоєння міських просторів міграційними потоками, котрі в містобудівному контексті стають сукупністю функціонально мотивованих територіально-просторових пересувань мас населення згідно наступних чинників: професійні (працевлаштування), соціально-майнові, політичні, національні, конфесійні (релігійні) та інші по головних напрямках планувального каркасу регіону і міста.

Стихійний міграційний наплив на найкрупніші та крупні міста спонукав до низки соціально-економічних, планувально-демографічних проблем, збільшення у складі міграційного напливу багатонаціонального населення із

держав колишнього СРСР¹. У планувальній структурі міст стали формуватися ореоли розселення груп мігрантів за національною ознакою (в основному поблизу торговельних ринків), за соціально-майновою (райони «престижної адреси», високого комфорту міського середовища та центральних кварталів), підсилюючи соціальну стратифікацію населення. Розміщення сфери обслуговування та місць прикладення праці у центр міста визначило нові полюси соціально-мотивованої активності. Негативні прояви стихії ринку, деформація інфраструктури проходять на фоні концентрації житлового фонду в історичних та заповідних зонах (близько 50%), а також стагнації «спальних» районів (околиць) міста забудованих дешевим житлом в 60-80-х рр.

«Престижність адреси», розміщення об'єктів ринку праці та нерухомості переважають за кількістю показників, які визначають причину концентрації офісів (92%), торговельно-побутових закладів (83%), банків (68%) в центральній «престижній» частині міст, житлового будівництва (73%). Постійно зростаючий процес вихолощення найнижчого та середнього рівня обслуговування населення, руйнування центрів соціальної активності і торговельно-побутового обслуговування в зонах концентрації промислових об'єктів і «спальних» районів, руйнування системи міжселенного культурно-побутового обслуговування перетворюють на «трусоби» або гетто околицю міст та приміських агломерацій. Все це спонукає до різкого зниження споживацьких якостей архітектурно-просторового середовища, що робить його зовсім не привабливим для розселення мігрантів та залучення інвестицій.

Огляд літератури.

Дослідженням проблеми міграції населення (1960-1990 рр.) виявлена залежність розміщення виробництва на території певного регіону і майже автоматичне переселення туди ж частини населення. Міграція розглядалась як функція від кількості вільних робочих місць, а територіальна локалізація

¹ Згідно даних міграційних служб станом на 01.01.2014р. для «приймаючих» регіонів та міст він склав: для Києва – 45-47%, Харкова – 27-33%, Львова – 10-15%, Одеси – 8-11%. [1]

інвестицій на розвиток виробництва – як причина зміни загальної кількості населення і його вікової структури.

Питанням, присвячених міграційним переміщенням або процесам займалася низка відомих вчених, а саме: Г.М. Гольц, В.І. Єжов, Т.М. Заславська, Т.В. Каржова, І.Г. Лежава, І.Г. Табориська та інші.

Є цікавими і роботи зарубіжних авторів: А. Беккера, К. Лінча, Ю. Ранінського (РФ); М. Ксенжика, Є. Пшемицького, Є. Ковальчука (Польща); Е.Грушки, В. Главші, П. Холла (Намеччина) [2].

Подібним міграційним проблемам у нових соціально-економічних умовах присвячено блок досліджень провідних вітчизняних вчених: Г.К. Фільварова, М.М. Дьоміна та інші [2].

Варто зазначити, що в столичне м. Київ та мегаполіси Харків, Дніпропетровськ, Одесу, Запоріжжя, Львів та інші міста завжди мігрувало місцеве населення з прилеглих агломерацій України, а також з інших держав (Грузія, Азербайджан, Корея, Китай тощо), які селилися навколо своїх робочих місць-ринків.

Першим потужним поштовхом до масової міграції, можна вважати законодавство Російської імперії куди входила тодішня Малоросія – Україна, про ліквідацію кріпацтва в 1861 р. А далі таких міграційних відтоків з розорених (голодоморами, революціями, війнами, соціальними негараздами) сіл та невеликих містечок впродовж двох останніх століть було багато. Проте найбільше масове міграційне переселення людей до міст і особливо до великих міст-мегаполісів зареєстровано після розпаду в 1991 році СРСР.

Разом з тим у великих містах-мегаполісах за цей же період зареєстрована міграція корінних мешканців у близьке та далеке зарубіжжя – до Російської Федерації, Сполучених Штатів Америки, Ізраїлю, Бразилії, Аргентини, Канади, Австралії, держав Західної Європи. Точних даних про кількісний та якісний склад таких мігрантів не виявлено, маємо лише інформацію зі шпальт газет, радіо, телебачення в межах 1991-2002 рр.

З України за цей період мігрувало близько 10 млн. чоловік. З міста Києва за цей же період мігрувало близько 50 тис. чол., а з Харкова – близько 35 тис. чоловік.

Якісний склад мігрантів – молоді і середнього віку перспективні вчені, багаті люди, мігранти робочих перспективних професій; мігранти за національними ознаками.

Містобудівний контекст у вивченні міграції населення розкриває механізм структурної реорганізації великих міст. Світовий досвід вирішення місто економічних проблем в умовах ринкової економіки демонструє приклади активного використання моделей міграції для реалізації концепцій соціально-економічного та демографічного розвитку.

Автором вивчені кількісні характеристики цих процесів: число мігрантів, час та відстані їх переміщень. Ось тільки деякі приклади (світового значення) вивчення загальних міграцій і специфічні моделі містобудівного розвитку великих міст. Концепція «Трикутної» структури межі розселення; «Трикутник радіальних вулиць і нової хорди Мадрида» (арх. А. Сорія і Мата, 1882 р.) [4, с.60]; в Англії Ебенізер Говард запропонував групові системи розселення невеликих міст, які він назвав «міста-сади» [5, с.11] (опубліковано ще в 1898 р.). «Пропозиція щодо реконструкції міста та удосконалення системи зв'язків» Ежена Енара (Франція), 1902 р. [5, с.15], що з розвитком поперечних напрямків, створенням мережі кільцевих доріг і багаторівневого перетину магістралей частково вирішує транспортну та міграційну проблеми міста. Концепція «організованої» децентралізації, де в федерації напівавтономних міських районів, розділених зеленими зонами шириною до 1 км, передбачувалось розташування житла, сфери послуг та сфери виховання, різноманітні центри прикладення праці поряд з виробничими майстернями і заводами (арх. Є. Саарінен, 1918 р.) [6, с.112]. Концепція «Лінійного міста» та автозаводу в Нижньому Новгороді (арх. М. А. Мілютін, 1930 р.) [при цьому сама ідея «Лінійних міст» була відома з 1882 р. як концепція А. Сорія і Мата «Лінійної урбанізації». Подібна концепція лежить в основі розвитку мегаполіса Т. Гарньє

«Промислове місто» в 1903 р.] [7, с.63]. «Дисперсне планування» хоча принцип трикутника все ж зберігається (арх. М. Барш, В. Владимиров, М. Гінзбург, М. Охитович, 1930 р.). «Лінійне розселення Варшави функціональної» (арх. Я. Хмелевський та С. Сиркус, 1934 р.) [8, с.43]. «Лінійно-вузлове розселення» смуги Змін-Остроковіце в Польщі (арх. І. І. Вотенилек, Я. Штурса і К. Яну, 1944 р.) [9, с. 24]. «Лінійно-вузлове місто» в концепції відновлення Лондона (арх. Л. Гільберсаймер, 1944 р.) [10]. У концепції розвитку міст з високою щільністю населення при мінімальній площі забудови в 40-х роках ХХ ст. Ле Корбюз'є розрізнені будинки об'єднав в один загальний корпус, у результаті чого утворюється новий варіант розселення [11]. «Трикутна мережа розселення» (арх. Т. Ціпсер, 1957 р.). «Лінія з тупиками», за допомогою якої робилася спроба ліквідування недоліків лінійного розселення шляхом створення невеликих, компактних міст у Німеччині, функціонально зв'язаних автодорогою або залізницею (арх. В. Гропіус, 1958 р.). У м. Бразилія, план якого має форму літака, урядовий центр – площа трьох влад (законодавчої, виконавчої і юстиції) – розташований у «хвостовій» частині (тобто на околиці міста) (арх. О. Німейєр і Л. Коста, 1958 р.). Концепція розвитку «Мобільного міста» (арх. І. Фрідман, 1956 р.). Концепція розселення у вигляді невеликих «лійкоподібних міст» (художник-графік В. Йоганас, 1959 р.). Виділяється своєю оригінальністю ідея «паралельних міст», яка розвинута у проектах «Паралельного Парижу» і містах-дублерах Тулузи, Кан, Сан Етьєни та інших, як система розселення і дорожнього будівництва. Автори на чолі з Ж. Канділісом пішохідні вулиці запроектували вище поверхні землі: на них виходять ділові і торгові споруди, а на розгалуженнях розташовуються школи, оточені житловими будинками (Франція, 1958-1962 рр.). У США в 60-х рр. ХХ ст. на периферію великих міст стали виходити торгові центри, потім – наукові і навчальні містечка поєднані, зазвичай, з крупними спортивними комплексами. Проте останнім часом для скорочення міграційних переміщень мешканців містобудівні пошуки велись у напрямку збереження компактності мегаполіса. Другий напрямок – пасивне сприйняття невпинного росту міст і спроби

виправдати його в теоретичній концепції «динамічного міста». Ідея «паралельних міст» у США займає проміжне становище. Завершує ряд проектів міст-двійників або «паралельних міст» напівфантастичний проект «Токіо над водою» (арх. Кендзо Танге, Японія, 1961 р.), у якому К. Танге пропонує ідею «Лінійного розвитку» у напрямку головної осі «civis-axis». Концепція «Спірального міста» в Японії (арх. Н. Курокава, 1959 р.). Концепція міста «Кластерів» (арх. А. Ісозакі, Японія, 1960 р.). Концепція «Місто над автострадою» С. Таргермена призначалась для дороги між Нью-Йорком та Вашингтоном і продовжує концепцію «Лінійного міста», де вершини пірамід займають ресторани; в похилих стінах – ділові та житлові приміщення, а в цокольних поверхах – гаражі (1960-1964 рр.) [12, с.103-119]. Фактор міграційної активності населення було висунуто до ряду провідних при виявленні ролі центрів для розміщення обслуговуючих функцій (К. Дзевонський, С. Бляховський та інші, Польща, 1972-1974 рр.) [9, с.22]. Нааф, Wienlich 1984 j., «Модель міста, котре постійно розвивається» та «смуг розселення», які пов'язані з теорією Ф. Перу і теорією дифузії. Пропозиції стосовно соціально орієнтованого підходу, в проектуванні житлових кварталів міста Й. Хобрехта та Р. Еберштадта (Німеччина, 1988 р.). Міжсистемний підхід до розгляду міста як скупчення людей у найближчому і віддаленому оточенні П. Джейса (Англія, 1990 р.) [5, с.13]. Значну роль у вирішенні проблем, заявлених в рекомендаціях Нової Афінської хартії (1998 р.) щодо наближення роботи до житла, удосконалення інфраструктури останнього, мають значення дослідження Г.І. Лаврика, які присвячені компактності містобудівних утворень та просторових структур і функцій рекреаційних систем у дослідженнях В. В. Шулика.

В останнє десятиріччя ХХ ст. людство напрацювало нові напрямки, концепції та теорії містобудування, в яких підняті проблеми, що є характерними і для просторів сучасних великих міст України. Вони набули широкого розголосу, про що пише Б. С. Посацький в своїй монографії [5].

В сучасний науковий обіг впроваджується теза провідної ролі так званої «сучасної західної моделі теорії планування» (modern western urban planning), складеної на протязі ХХ ст. в основному в Англії, Німеччині і США, в подальшому розвитку урбанізації в усьому світі. Ця тема була провідною на 10-й Міжнародній конференції з теорії та історії планування міст, що відбулася в Лондоні в липні 2002 р., де провідними були такі тези, як «... справжнє планування є одночасно і наукою, і мистецтвом», «... потрібно звернути увагу на мистецтво планування ...», «... характерними рисами нашого століття є досконалість і водночас хаос у теоріях розвитку великих міст ...» тощо.

Подані трохи вище концепції розвитку міст призвели до надмірної концентрації людей та до хаосу і грубо порушили просторове середовище мегаполісів.

Під патронатом європейської спільноти опрацьовано декілька документів щодо сталого розвитку міст: «Зелений рапорт» 1990 р., який стосується міського середовища, у програмі «Європа 2000+»; «Співпраця для просторового розвитку Європи у 1994 р.» виділила тенденції сталого розвитку; проведено Європейську конференцію сталих міст, на якій прийнято «Хартію європейських міст (Хартія з Аальборг)». Хартію підписали понад 300 представників європейських міст, котрі зобов'язались опрацювати місцеві довготермінові плани сталого розвитку. Перші результати обговорені на конференції «Європейські міста сталого розвитку» (European Sustainable Cities) у Лісабоні в 1996 р. [9, с. 81].

З поданих вище класичних методів розвитку регіонів, на превеликий жаль Україна майже нічого не використала для свого розвитку.

Подальша урбанізація Південно-Східного та Південних регіонів з 30-х роках 20 ст. проходила за рахунок зростання міст (450-500%) і селищ міського типу (150-300%).

Друга світова війна різко загальмувала урбанізацію регіонів². Ієрархія за рівнем розвитку регіонів по урбанізації склалася іще на початок 60-х рр. 20 ст.

² Відбудова міст, сіл та індустрії в основному була завершена на початку 60-х рр. 20ст.

Міграція на Україні має чіткий поділ на: 1) маятникову щодобову в радіусі до 100 км та щотижневу в радіусі до 300 км; 2) незворотну – з прилеглої агломерації та близького і далекого зарубіжжя.

Якщо в 19 ст. і майже до початку 90-х рр. 20 ст. інтенсивна малокваліфікована міграція робітничої сили в основному була направлена на освоєння індустріально-розвинених регіонів, то друга хвиля, що сформувалася після розпаду СРСР має як висококваліфіковану, так і малокваліфіковану робочу силу і, в переважній більшості, заповнила і значно розширила ринки торгівлі. Така міграція загострила соціальну, житлову, транспортну і в деякій мірі продовольчу ситуацію. Маятникова міграція сприяла зростанню соціально-функціональних зв'язків між поселеннями та розширенням процесу агломерування.

Вхідні дані.

Об'єктом дослідження: є містобудівні структури різного рівня в процесі структурного формування планувального каркасу під впливом активізації і ускладнення міжкомпонентних функціонально-просторових зв'язків.

Вага регіону, надвеликого міста і його активність при формуванні загальноукраїнського міграційного напрямку, особливість його економічного, географічного статусу та урбанізації, поліцентризм систем розселення, нагромадження планувальних, композиційних (естетичних), екологічних, транспортних і ергономічних проблем, відкритість до впровадження інноваційних методів регулювання міст, удосконалення архітектурно-будівельної діяльності, формування ринку житла дають підставу територію України в якості об'єкта дослідження для розробки методів реорганізації існуючих містобудівних систем. Теоретичними напрямками досліджень є:

Система «зелених хвиль» (переваг) у розвитку напрямів міграційних переміщень, де населений пункт є результатом його взаємодії із середовищем помешкання і визначається сукупністю властивостей цього середовища життєдіяльності, варіативність яких формує блок цілеспрямованих взаємодій на

розвиток усіх територіально-просторових структур і структурних одиниць регіону або мегаполіса.

Предметом дослідження є вичленення особливостей функціонально-просторової трансформації містобудівних систем під натиском міграційних потоків та розробка методів структурного формування каркасу.

Межами дослідження є простір і територія по яких проходять міграційні переміщення та які мають активний вплив на формування містобудівного каркасу, а також зміну планувальної структури.

Метою дослідження є розробка методів структурної реорганізації містобудівних систем, які зазнають впливу від міграційного натиску, для створення композиційно-планувальних основ, котрі забезпечували б стійкий розвиток територій регіонів і мегаполісів.

Задачею дослідження є формування концепції і рекомендації з комплексної оцінки розвитку планувальної структури містобудівних об'єктів різного рівня і стадій урбанізації середовища.

Методи дослідження – використання системного, факторного, історичного аналізу, експериментального проектування, елементів теорії ділових ігор і математичного моделювання. Науковою базою є праці вітчизняних вчених: М.М. Дьоміна, В.І. Єжова, В.Й. Кравця, Г.І. Лаврика, В.О. Тимохіна, Ю.М. Шкодовського, Г.К. Фільварова, а також праці російських вчених: Л.М. Авдотьїна, В.Г. Давидовича, В.М. Білоусова, Д.І. Богорада, Ю.П. Бочарова, А.В. Кочеткова, Я.В. Косицького, І.Г. Лежави, І.М. Смоляра, А.Е. Гутнова, Є.М. Перцика, З.М. Яргіної [2] та інших. Наукові фундаментальні праці цих вчених та дослідників є основою у вітчизняній і зарубіжній теорії розселення і містобудування.

Зміна цільових настанов у загальній ринковій економіці і мотивація переміщень як між населеними пунктами (мегаполіс – агломерація) так і в міському середовищі залишили незмінним прагнення людини до мінімізації матеріальних та фізичних затрат при досягненні необхідних об'єктів. Дослідження базуються на окремих положеннях системного аналізу. Методичні

прийоми: історико-архівний огляд (у т.ч. і Інтернет-огляд), графічне кодування статистичної інформації, аналіз географії соціально-економічних, трудових та рекреаційних (регіональних) зв'язків, соціологічні і транспортні, аналіз ринку нерухомості, трудових ресурсів і ринку праці, міграційної активності населення, математичне моделювання. Багаторівневність дослідження дозволила забезпечити змістовну спадковість теоретичних висновків і практичних рекомендацій для кожної стадії (рівня) містобудівного проектування.

Результати. Обговорення і аналіз.

У своїх дослідженнях автор встановив прямий зв'язок між вирішенням соціальних та економічних проблем і регулюванням міграційних потоків населення України як знаряддя регіональної політики, яка враховує наповнення (семантику) містобудівної діяльності, стимулює залучення інвестицій для розвитку територій, регулює державні і комерційні інтереси забудовників. Дослідженням встановлені проблеми територій (зон або регіонів) і міст, котрі можна вирішити інвентаризацією внутрішніх ресурсів – тобто реанімацією резервів шляхом нової інтерпретації (перегляду) громадських і державних структур при врахуванні локалізації економічних і соціальних зв'язків. Провідну роль відіграє реконструкція компонентної структури містобудівного об'єкта на різних рівнях³. Активна позиція з питань реконструкції і пошуку внутрішніх резервів розвитку належить міському просторовому каркасу різних територій міста.

Комунально-складська і промислова зони міста.

Відомо, що вирішення проблем регіонів, що знаходяться у стані стагнації, напряму пов'язане з розвитком вільних економічних зон. Це, обов'язково, передбачає скрупульозний аналіз розселення міграційних трудових ресурсів, визначення напрямків вектора, трудових кореспонденцій, кількісні і якісні їх показники; тиск на транспортну комунікаційну систему регіону та міста.

³ Узагальнено досвід ринкової економіки з регіонального (територіального) планування Західної Європи, США і Канади. Моделі реконструкції розглядались згідно до загальноприйнятої термінології Венеціанської і Вашингтонської хартій, а також РФ та вітчизняних вчених в галузі розвитку і реконструкції містобудівних структур і окремих об'єктів.

Приватизація⁴ промислових об'єктів, слабо виражена громадська або, так звана, муніципальна власність, формування промислових галузевих об'єднань, фактичний провал змішаної власності вимагають негайного економічного і містобудівного обґрунтування і наповнення реконструкції.

Транспортно-інженерний каркас та інфраструктура визначають функціонування системи громадського та індивідуального транспорту, міграційне переміщення трудового люду, їх розселення у відношенні до місць праці, роботу соціальної інфраструктури, екологічний рівень безпеки. Проектування транспортного каркасу (конфігурація, локалізація, напрям міжселенних зв'язків), збалансованого розвитку систем громадського та індивідуального транспорту переконливо вимагають аналізу ієрархічного рівня або хоча б ролі міста в міграційному обміні⁵. Реконструкція транспортної мережі припускає можливість: створення нових напрямків зв'язків, модернізація існуючої мережі, формування громадсько-транспортних центрів, диференціація транспортних ліній і коридорів (швидкісні характеристики, кількість маршрутів, збільшення інвестицій на дорожнє будівництво, у т.ч. гостро хворобливе питання якості дорожнього покриття).

Аналізуючи рівень індустріалізації, а відтак і урбанізації різних регіонів України, розвиток транспорту, формування системи громадських центрів з динамікою чисельності міського і сільського (пригороднього) міграційного населення відносно центрів міських агломерацій, а також темпами приросту поселень у відношенні до міграційного балансу виявлено особливості територіально-планувальних змін структури поселень під впливом основних напрямків функціонально-просторових зв'язків на різних етапах ринкової економіки.

Система громадських центрів. Створення єдиної системи обслуговування міста включає до себе: зону підгородніх (приміських) поселень, активні центри сільської агломерації, дорожньо-транспортно-комунікативний зв'язок.

⁴ Часто непродумана, вульгарна і навіть кримінальна «прихватизація».

⁵ У своїй монографії «Проксемічні проблеми двох укладів життя» автор довів, що активну позицію в мегаполісі у щодобових міграційних переміщеннях займає автомобільний транспорт. Це ж можна віднести і до міграційних переміщень за межами великих міст.

Факторами, що визначають характерні особливості територіально-просторової дислокації об'єктів у містах стають: значимість потенційної зони обслуговування; кількісний і якісний зріз міграційного потоку населення, розвиненість ринку нерухомості. Розвиток міського центру місця ймовірної реконструкції передбачає напрямки: інтенсифікація розвитку центра за рахунок підсилення процесів концентрації комунікативних функцій до ущільнення існуючої забудови; динамічне розширення функцій в структурі обслуговуючої системи міста. Дослідженням встановлено, що наповнення заходів з реконструкції міського середовища треба пов'язувати з напрямом містобудівної політики та завданнями з регулювання міграційних потоків у планувальній структурі регіону та міста.

I етап (1934 – 1941 рр.) – розвиток великих промислових центрів. Міграційні потоки мають векторний напрям переважно в промисловий центр – Донецький басейн. Трудові внутрішньоміські міграційні переселення досягають 70-75% за рахунок цілеспрямованих переселень з близьких та далеких регіонів РФ, України, Білорусі тощо, бо місцеве населення значно скоротилося за період масового голодомору на Україні 1932 – 1933 рр⁶. Специфіка Донбасу – вугільні шахти, поблизу яких і виникали робітничі поселення, котрі згодом переросли в міста і містечка.

У планувальній структурі Донецька та Луганська здійснюються спроби формування «нового соціалістичного міста» і майже в культ переростають центри міст, спорт (футбольний клуб «Шахтар») тощо. Донецький басейн став конче необхідною енергетичною базою для розвитку Східного, Південно-Східного, Південного, Центральних і Північних зон-регіонів. Але найголовніша мета – індустріалізація України та розвиток усієї інфраструктури (машинобудування, літакобудування, танково-тракторні заводи і т.д. і т.п.).

⁶ Територія південної частини ріки Сіверського Донця (Донецька та Луганська обл.), які найбільш потерпали при штучному голодоморі на Україні 1932 – 1933 рр. По неточним даним від голоду і репресій («заганяли» в комуни - колгоспи) померло і загинуло до 80% населення. Й. Сталін віддав наказ про переселення (незворотну міграцію) молодих людей. Так, тільки з північної частини РФ надіслали в Донбас приблизно 135-140 ешелонів з товарними вагонами спішно пристосованими для переміщення людей. Крім того мігрували на заробітки з Курської, Орловської, Воронежської, Белгородської, Ростовської обл. РФ, а також з території України.

II етап (1945 – 1955 рр.) – реставрація зруйнованої промисловості, інфраструктури, соціальних та побутових закладів, а також житла. Паралельно з активним розвитком системи загальноміських центрів, активно розвивається приміська і віддалена агломерації⁷, але головним ядром системи «місто - агломерація» залишаються міські центри.

III етап (1955 – 1978 рр.) – розвиток міських (приміських) агломерацій. Міграційні потоки спрямовані переважно у промислові зони вище поданих регіонів та надвеликих міст-мегаполісів, внутрішньо-міські трудові кореспонденції сягають 80%. Основний масовий потік мігрантів забезпечувався спочатку з близької агломерації (приміські, села, селища, райцентри). Отже, запрацювала дуже неприємна схема: сільські аграрні поселення пустіли, а ниви бур'яніли, а промислові міста стали надмірно перевантажуватися міграційними щодобовими і щотижневими маятниковими переміщеннями. У планувально-композиційному просторовому каркасі міста робляться спроби розширення системи загальноміського центру. Паралельно мають розвиток районні центри, особливо в радіусі щодобових маятникових міграцій за схемою «село – місто – село». Крім того, у значних і великих зонах концентрації місць праці мають розвиток місцеві центри обслуговування.

У територіально-просторовому збільшенні системи загальноміського центра виявлено «стиснення» і концентрація зв'язків у напрямку ядра центра. Приміські районні центри, центри невеликих (до 30 тис. мешканців) містечок стрімко втрачають потенціал розвитку власного громадського центра, котрий змінює свою функцію на транзитний громадсько-транспортний вузол структури просторово-композиційного каркасу великого міста.

IV етап (1978 – 1981 рр.) – формування регіональних систем розселення; розвиток процесів деконцентрації і зростання сільської агломерації (районні центри, селища міського типу тощо) [13]. Формування поліцентричної структури. Диференціація функцій та розвиток транспортного сполучення за

⁷ Агломерація походить від латинського «приєднувати», а на даний час означає об'єднання міських поселень у територіальні економічні угруповання [13].

рахунок розширення лінійного зв'язку. Система загального міського центру є багатоструктурною. Околичні території придбають нові якості у зв'язку зі збільшенням міжселенних міграційних процесів обміну. Спроба початкової реалізації комплексних містобудівних програм згортається у зв'язку зі зміною політичного і соціально-економічного реформуванням в Україні.

V етап (1991 – 2014 рр.) – крен регіональних міграційних процесів розселення, аж до їх повної деформації під впливом геополітичних змін і зміни напрямків міграційного «дрейфа». Дослідження потребувало від автора змістовного розширення класифікації міграційних потоків: аналізу їх циклічності, дальності розповсюдження, цільової адресності міграції⁸.

Співставляючи та аналізуючи отримані автором результати чисельності населення міських і сільських поселень відносно центрів розселення, а також з еволюцією темпів їх зростання дозволив виявити динаміку руху границь маятникової і незворотної міграції в масштабах регіонів на характерних етапах.

Розвиток пострадянського міста і регіону (1991 – 2005 рр.) пов'язане з поверненням термінів «власність», «приватний капітал», «ринкові відносини», «демократія», «прихватація (приватизація)», «рейдерські атаки» на привабливу «народну нерухомість» (заводи, фабрики, водні джерела, землю, корисні копалини, ліси і т.п.)⁹.

⁸ 1) зміна пріоритетів державного інвестування ще за доби СРСР (1985 – 1989 рр.) спонукало до різкого падіння рівня виробництва і обміну, різке зниження обсягів внутрішньоміських і міжселенних трудових кореспонденцій, руйнація системи міжселенного обслуговування; 2) пошук внутрішніх резервів розвитку; загострення соціальних, демографічних і економічних проблем регіонів. Містобудівний комплекс поступово деформується: система загальноміського центра руйнується, спонтанно виникають торговельні заклади переважно у вигляді мініринків, виникає поляризація околичних і «пригородних» районів, збільшується міграційний тиск з боку агрополісу (села), формується ринок житла, високі ціни примушують небагатих мешканців селитися в околичних районах міста і приміській агломерації. Прошарок зажиточних городян, в цих же районах, формує райони котеджного житла по сусідству з низько естетичною «трущобною» забудовою, які повністю полишені інфраструктури. Відсутність містоекономічних важелів, належного контролю за розвитком міст і регіонів (ціна землі, система регламентів, державних правил забудови і т.п.) призводять до самозахвату територій, стихійне будівництво, руйнування пам'ятників культури, архітектури і природи, грубе порушення екологічних обмежень та заборон і т.п.); 3) розвиток наповнення і законодавчого супроводження містобудівної діяльності, делегування владних повноважень зі столиці – на периферію, в провінцію. Фактична відсутність ціни на землю впливає на розвиток корупції і, разом з тим, лишає прибутку міських громад на розвиток центральних зон міста, функцій обслуговування, розвитку малого і середнього бізнесу.

⁹ Приблизно з 2005 по 2015 рр. з'явилися нові терміни «олігарх», «демократ», «нардеп» (народний депутат України типа Януковича, Азарова, Пшонки і т.п. українських нуворишів). Якщо в 90-х рр. 20 ст. Україну заповнили бандитські угруповання та їх розбірки, то тепер «сколотивши» капітали ці люди пішли в «нардепи», міністри та нижчі за рівнем адміністративні посади.

Стратегічне соціально-економічне планування розроблене Кабміном і відповідно погоджене з високими чиновниками «пробуксовує» фактично по усіх ланках: згортаються програми зведення дешевого молодіжного житла та робочих міст, прибутки держави (ВВП) тануть у недоборі податків з приватних та фізичних осіб (з'являється зарплатня «в конвертах», зарплата робітника знижується до мінімуму 1,5-2,0 тис. грн. на місяць); з'являється фобія робітника до «хазяїна», який може легко і безпідставно залишити робітника взагалі без роботи (шантаж проходить, а професійні спілки на боці «олігарха» і т.д. і т.п.).

У цей період (1991-2014 рр.) індексом розвитку територій є показник «якості житла». Існуючі донедавна системи оцінок розвитку територій (регіонів) не несуть ринково зорієнтованого містобудівного контексту¹⁰. Автор пропонує оцінку проводити через ступінь міграційної привабливості території, а саме: ступінь розвитку соціально-економічної і територіально-просторової структури поселення, котра відображує можливості отримання прибутку, працевлаштування, покращення житлових умов, політичного, соціального та екологічного сервісу.

Виражені у різних натуральних показниках, отримані фактори зводяться до єдиного інтегрального показника (безрозмірного) на основі кваліметричної оцінки.

$$P_{\phi} = \sum_1^n L d \eta \quad B d \eta \text{ де:}$$

P_{ϕ} – інтегральний показник на основі кваліметричної оцінки;

¹⁰ Середній сумарний показник індексів очікуваного продовження людського життя, рівня освіти, рівня бідності, створення прошарку «середнього класу», безробітності, реального обсягу ВВП на душу населення. Для Київської області він складає 0,87. і займає 1 місце в системі регіонів України. Рейтинг Східних, Південних регіонів склався на 01.01.2014р.: Харківська область, він складає 0,71 і займає 2 місце; Луганська область, він складає 0,45 і займає 7 місце; Донецька область, він складає 0,49 і займає 6 місце; Дніпропетровська область, він складає 0,68 і займає 3 місце; Запорізька область, він складає 0,43 і займає 8 місце; Херсонська область, він складає 0,39 і займає 9 місце; Миколаївська область, він складає 0,58 і займає 4 місце; Одеська область, він складає 0,55 і займає 5 місце. Враховуючи недосконалість даного показника, необхідно відмітити, що в сучасних умовах розвитку областей та регіонів їх локальність відносно центрів міграційно привабливих територій та основних транспортних коридорів стає визначальним фактором. «Рівень життя та статки населення» на Україні не прижився, навіть вартість і наповнення «Продуктового кошика» (прожитковий мінімум) сьогодні не з'являється навіть у залах засідань народних депутатів України. Хоча в демократичних державах заходу воно давно введено в практику оцінка якості життя громадян як індикатора економічного благополуччя (Index of Sustainable Economic Welfare - ISEW), як показник прогресу (Genuine Progress Indicator - GPI) і т.п.

d – номер фактора;

η – номер просторової ділянки;

$Ld\eta$ – показник відносного співвідношення між нормативним та фактичним значенням фактора;

$Bd\eta$ – ступінь значущості фактора;

n – кількість розглядаємих факторів.

Розрахунок ступеня міграційної привабливості (станом на 01.01.2014 р.) для низки великих та середніх міст України має таке ранжування (рейтинг): Київ – 9,3; Харків – 8,7; Луганськ – 5,3; Донецьк – 6,9; Дніпропетровськ – 7,15; Запоріжжя – 6,52; Херсон – 3,42; Миколаїв – 4,17; Одеса – 5,9. У розрахунках використовувались показники статистичних служб.

Заключення.

Розвиток ринкової економіки сприяв активізації ролі ринку нерухомості в регіонально-територіально-обласних міграційних процесах. Загальний приріст кількості житла, доступного за ціною для соціальної групи середньомайнових прошарків населення, може виступати гарним (у деякій мірі) індикатором міграційної потенції населення, а факторами (які зберегли стійку активну привабливість населення) виступають: місця прикладення праці, доступний за ціною політикою ринок житла; сервіс обслуговування, у тому числі: належний комфортний рівень дорожньо-транспортного зв'язку, належний рівень медичного, освітнього, правового, конфесійного забезпечення.

Методи регулювання ринку житла у композиційно-планувальних зонах з різним ступенем активності міграційних процесів можна диференціювати на групи:

1) композиційно-планувальні: функціонально-планувальний розвиток центральних функцій, розміщення центральних формуючих об'єктів у периферійних спальних районах міста, розвиток громадських центрів, удосконалення дорожньо-транспортного зв'язку тощо;

2) місторегулятивні: містобудівні регламенти, регулювання функціональної зміни профілю містобудівних об'єктів, облагороджування простору, виконання балансу між приватним і державним будівництвом тощо;

3) містоекономічні: розвиток ринку нерухомості у місті розглядається як інструмент підвищення матеріального цензу населення, підвищення споживацьких якостей архітектурного середовища, регулювання міграційних процесів, стимулювання інвестицій у будівництво, пільгові умови для розвитку обслуговуючого сектору, податок на офісне будівництво тощо.

Висновки:

1) встановлено прямий зв'язок між вирішенням соціальних та економічних проблем і регулюванням міграційних потоків населення України як знаряддя регіональної політики, яка враховує наповнення містобудівної діяльності, стимулює залучення інвестицій для розвитку територій, регулює державні і комерційні інтереси забудовників.

2) виявлена динаміка руху границь (меж) маятникової і незворотної міграції в масштабах регіонів України на характерних етапах:

I етап – зона генерації потоків маятникової міграції активна за межами периферії ядра агломерації, найбільші темпи зростання міських поселень та передмістя за рахунок незворотної міграції фіксується у радіусі 25-50 км від центра міської агломерації; приріст аграрних поселень суміщений у бік пограничної території у зону периферії агломерації.

II етап – відбудовчий період. Спостерігається процес стискання і зменшення у обсягах зони активного зростання міських поселень за рахунок незворотної міграції; зони концентрації міграційних потоків зосереджені на околицях агломерації, а також за межами агломераційних територій, тобто в зонах впливу районних центрів; приріст населення сільських поселень, а в зоні впливу агломерації змінюється на відтік і має позитивне значення тільки в радіусі впливу районних центрів; зони маятникової міграції є дисперсними.

III етап – міграційний приріст міських і сільських поселень проходить за рахунок незворотної та маятникової міграцій, вдалось стабілізувати у межах

ядра агломерації; щільне кільце розселення оточує її центр, ускладнюючи процеси деконцентрації.

IV етап – система розселення поліцентрична, однак на деяких територіях система розселення переходить в стан зростаючого моноцентризму; формування регіональних систем розселення; розвиток процесів деконцентрації і зростання приміської агломерації.

V етап – деформація регіональних процесів розселення під впливом геополітичних змін і зміни напрямків міграційного «дрейфа». Специфіка виявлених етапів відобразилась на рівні міграційної активності і структурних особливостях містобудівних об'єктів.

Встановлено, що оптимальна шкала мотивації міграції населення у межах територіально – комунікативної спільноти (місто, агломерація, регіон) мотивується наступним: наявність належного ринку праці, підвищенням заробітної платні, очікуванням прибутків, покращенням умов проживання, покращенням рівня освіти, покращенням медичного обслуговування, доступністю розвитку соціальних та культурних потреб, політичної, фізичної захищеності сім'ї від насилля і свавілля сепаратистів і «руських» окупантів у Східних і Південних регіонах України.

Аналіз досліджень цільових міграцій мешканців міст приймаючих регіонів дозволив розробити низку висновків: 1) для міст-мегаполісів (центральної частини міст) основна частина їх цільових функцій приходяться на мотив працевлаштування (до 73%), а також запланованих прибутків (до 43%); крім того, досягнення розвинених центрів соціального, культурного, оздоровчого, медичного і т.п. обслуговування (близько 27%); покращення екології довкілля (до 8%); 2) для міст у центрі агломерації спостерігається сплеск показників споживацьких запитів (до 37%), покращення життя; стабільність політичного сервісу, захист сім'ї, майна від військового втручання РФ (переважно жіноче населення), очікування прибутків (переважно чоловіче населення (до 32%)); 3) для міст околичної (периферійної) зони агломерації є характерним зростання цільових установок по досягненню центрів обслуговування (до 67%), з них – у

працевлаштуванні (до 48%), в очікуванні статків (прибутку) (до 19%); 4) для більш віддалених міст поза агломераційної зони найбільший сплеск приходить на цільове досягнення центрів обслуговування (до 57%). Для міст з високим рівнем розвитку соціального, освітянського, культурного і т.п. потенціалу встановлено значне перевищення показників підвищення рівня освіти, отримання високих і стабільних прибутків (статків); до міст, урбанізація котрих зберігає високий рівень імовірності працевлаштування переважає вищі показники приблизно на 63%.

Ступінь міграційної привабливості регіону (області, території і т.п.) та його складові:

1) стабільний ринок праці – рівень статків (прибутків); вакансії на ринку праці; впровадження інновацій у розвиток технологій виробничого сектора; ступінь зайнятості населення у сфері обслуговування; доступність в отриманні освіти, «другої» освіти, підвищення рівня освіти;

2) розвинений ринок нерухомості – доступні і стабільні ціни на житло, соціальна стратифікація ринку, законодавча ліквідність угод (операцій), розвиненість і прозорість роботи ріелторської та девелоперської мережі;

3) розвиненість інфраструктури – протяжність та утримання транспортних і інженерних мереж, комфортність транспортного переміщення (у т.ч. сервіс дорожнього покриття);

4) архітектурно-просторовий комфорт – історико-архітектурний потенціал забудови, композиційно-стильова різнобічність, високий рівень ансамблевості забудови, розвиненість туризму;

5) соціальний комфорт – матеріально-майнова стратифікація, належний рівень національного захисту, правового, релігійного (конфесійного), належний рівень освітніх послуг, належний рівень сфери обслуговування та надання послуг;

6) екологічний комфорт – рівень забруднення територій, шумовий комфорт територій, належний рівень транспортного зв'язку житла з місцем прикладення праці, розвиненість екологічних і енергозберігаючих технологій.

7) встановлено взаємопов'язаність циклічності діагностування у розвитку економічного і міграційного процесу упорядкування міста:

- становлення (перевага внутрішніх міських центрострімких міграційних потоків населення за схемою «житло – міграційно приваблива територія»);

- розвиток (внутрішні міські зв'язки надають характер розгалуженої системи з виділенням культурно-побутових потоків населення за схемою «житло – центр – міграційно приваблива територія»);

- функціонування (внутрішні міські зв'язки багатофункціональні та вибіркові, міграційні потоки населення «житло – центр – міграційно приваблива територія», «житло – центр», «міграційно приваблива територія – центр»);

- регіоналізація (внутрішні міські і міжміські зв'язки багатофункціональні, для центрів тяжіння використовують регіональні і місцеві центри обслуговування). Серед найрізноманітніших мотивацій міграційного переміщення превалюючою є «працевлаштування» або «трудова» у простір регіону, території і агломерації. Маятникова щодобова і щотижнева міграції населення України формують активну зону напруження функціонально-просторових зв'язків, визначаючи специфіку планувально-композиційного каркасу, а співвідношення міграційної активності центра і периферії (околиці) є показником «зрілості» соціальної, економічної, планувальної та функціональної структури. Періодичність «вібрації» структури напряму зв'язана зі стадійністю процесів урбанізації, котрі зумовлені специфікою містобудівної політики (доктрини) держави, локаційними характеристиками регіону і міста, активністю чи пасивністю заходів з розміщення виробничих і трудових ресурсів, розвитком дорожньо-транспортної і соціальної інфраструктури.

Література.

1. Высочин И.А. Феномет пространственного бытия горожанина / И.А. Высочин // Известия Орел ГТУ: научный журнал / Орел ГТУ. – Орел, 2007. - №2(534) – С.127-129.

2. Височин І.А. Композиційна організація просторової системи щодобової міграції у мегаполісі: дис. ... доктора архіт.: 18.00.01 «Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури» / Височин Іван Андрійович. – Суми, 2013. – 299с.
3. Височин І.А. Проксемічні проблеми двох укладів життя: монографія / І.А. Височин. – Суми: виробничо-видавниче підприємство «Мрія – 2» ТОВ, 2013, - 292 с.
4. Линч К. Совершенная форма в градостроительстве / К. Линч; пер. с англ. В.Л. Глазычева. – М.: Стройиздат, 1986. – 264 с.
5. Посацький Б. С. Простір міста і міська культура (на зламі ХХ – ХХІ ст.): монографія / Богдан Степанович Посацький. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2007. – 208 с.
6. Бэнэм Р. Взгляд на современную архитектуру. Эпоха мастеров / Р. Бэнэм. – М.: Стройиздат, 1979. – 495 с.
7. Гольдзамт Э. А. Градостроительная культура европейских социалистиче-ских стран / Э. А. Гольдзамт, О. А. Швидковский. – М.: Стройиздат, 1985. – 463 с.
8. Gzell S. Wies w rejonie wielkich miast. – Miasto z widokiem na wies: materialy sesji naukowej / Gzell S. – Warszawa: TONZ, 1998. – P. 190.
9. Heczko-Нохова Е. Idea zrownowazonego rozwoju a planowanie przestrzenne miasta: Architektura krajobrazu a planowanie przestrzenne / Heczko-Нохова Е. – Krakow: PK, 2001 – 196 p.
10. Princes political manifesto // The Arhitectural Rexiew. – 1989. – № 8. – P. 4.
11. Poundbery-miasto ludzkiego s wiata // Archivolta. – 2002. – № 1. – P. 14.
12. Дідик В.В., Павлів А.П. Планування міст: Навч. посібник. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2003. – 412 с.
13. Архітектура. Короткий словник-довідник / А.П. Мардер, Ю.М. Євреїнов, О.А. Пламеницька [та інш.]; за заг. ред. А.П. Мардера. – К.: НДІТАМ, 1995. – С.11.