

**ВПЛИВ МІГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА ФОРМУВАННЯ
СТРУКТУРИ МІСТОБУДІВНОГО ОБ'ЄКТУ****THE IMPACT OF MIGRATION THE FORMATION STRUCTURE
OF OBJECT URBAN PLANNING**Sumy National Agrarian University
m. Sumy, st. Gerasim Kondratyev, 160, 40021

Анотація. Стихійні міграційні процеси активно впливають як на територію, котра генерує ці процеси, так і на «приймаючу» територію (область або регіон). Тобто віддалені від місць прикладення праці сільські поселення швидко спустошуються (населення активно емігрує), а міста-мегаполіси диференціювались на зони концентрації міграційних мас, які перетворюють міста в неконтрольовану і хаотично забудовану територію.

Ключові слова: мігранти, міграційні процеси, міграційні потоки, іміграція, еміграція, реверсивні ланки, «зони напруження», «приваблива» територія, «приймаючі» регіони, міграційний тиск (натиск), райони генерації.

Abstract. Natural migration actively affect both territory, which generates these processes, and the "host" area (area or region). That is far from the places of work application of rural settlements quickly emptied (active population emigrates) and Megacities differentiated into zones of concentration of mass migration that turn the city into uncontrolled and randomly built-up areas.

Keywords: migrants, migration, migration homotopy, immigration, emigration, reverse link, "tension zone", "attractive" territory "receiving" regions, migration pressure (pressure), generating areas.

Постановка проблеми в загальному вигляді. «Міграція населення» зазвичай визначається як територіальне переміщення, переселення людей у межах певних границь. Міграційні процеси за суттю цього явища мають історичну функціонально-просторову та територіальну диференціацію, віддзеркалюючи соціально-економічний фон, а також мотивацію переміщення населення.

Спустошення сіл, селищ та малих міст (околиць) віддалених від міст-мегаполісів: Києва, Харкова, Дніпропетровська, Запоріжжя, Львова, Одеси та менших за кількістю населення міст на тлі максимізації міграційного напору на вказані регіони та мегаполіси супроводжується диференціацією територій за характером міграційних втрат [1].

Територія «приймаючих» регіонів диференціювалась на зони концентрації міграційних мас, від яких надходять переселенці, а також маятникові мігранти у центри великих і найкрупніших агломерацій. Фактично усі області України стали полігонами для формування незворотних міграцій в столичний (Київський) регіон, Харків, Львів, Одесу, Дніпропетровськ тощо. Міські агломерації та міста-мегаполіси «приймаючих» регіонів в умовах активізації ринкових відносин характеризуються підсиленням внутрішньосистемних зв'язків центростремічного напрямку.

Потоки незворотної і маяткової міграції заповнюють простори великих міст, спустошуючи провінцію, руйнуючи економічний та культурний потенціали середніх і малих міст і, особливо, сіл, деформуючи при цьому їхню функціонально-композиційно-планувальну структуру. Стрімко вирастають тенденції концентрації та суперконцентрації в крупних містах влади, капіталу функцій обслуговування, місць прикладення праці, кількості населення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. До досліджень міграційних процесів населення автор відніс праці відомих вчених з питань історичного розвитку систем розселення, соціології, географії: А.Т. Вишневецького, М.М. Дьоміна, Г.М. Заболоцького, В.Г. Лапка[2].

Цікавими виявились роботи зарубіжних авторів: П. Бахра, В. Кристаллера, В. Крогіуса, О. Пруцини (РФ); П. Брайтмінга, К. Земсрота (Австрія); Є. Ковальчука, К. Павловського (Польща); Т. Феєрді, З. Вінтера, М. Кобеліка (Німеччина) та інших [3]. У їх працях означена тема територіальної, регіональної і міської трансформації.

Подібними проблемами розселення і впливом міграційних процесів на систему розвитку міст та агломерацій у нових ринкових умовах активно займаються вітчизняні вчені – містобудівники, архітектори, будівельники: В.І. Єжов, Ю.М. Шкодовський, Г.К. Фільваров та інші [4].

За останні 15-20 років на Україні з питань міграційних проблем не було прийнято серйозних постанов, наказів, концепцій тощо. Тому й не дивно, що повністю є відсутнім механізм структурно-планувальної, композиційної реорганізації містобудівних систем. Отже, автор статті бере сміливість розкрити цю проблему і надати хоча би основні напрями її вирішення.

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

Значення тієї чи іншої території України, крупного міста, їх активність при формуванні загальноукраїнського міграційного напрямку, особливості їх економічного, кліматичного (географічного) статусу та урбанізації, поліцентризму (з деякими елементами моноцентризму) систем розселення, нагромадження планувальних, композиційних (естетичних), екологічних, транспортних і енергономічних проблем, відкритість до впровадження інноваційних методів регулювання міст, удосконалення архітектурно-будівельної діяльності, формування ринку житла дають підставу розглядати Східний, Південно-Східний та Південний регіони в якості об'єкта дослідження для розробки методів реорганізації існуючих містобудівних систем. Теоретичними напрямами досліджень є: містобудівні процеси, які є активними як соціально обумовлений вид діяльності, засіб трансформації економічних та соціальних процесів у якості рівня життя, позитивно впливаючих на розвиток громад міста і регіону.

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.

Формулювання цілей статті. 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 виявлення міграційного впливу на процес структурного формування містобудівних об'єктів різного рівня та стадій урбанізації простору поселення.

Методи дослідження ґрунтуються на багаторівневому підході до діагностики і прогнозування розвитку містобудівних систем з використанням системного, факторного та експериментального проектування. Науковою базою є праці відомих вітчизняних вчених: В.І. Єжова, Г.І. Лаврика, В.О. Тимохіна та інших і праці російських вчених архітекторів: В.Г. Давидовича, Д.І. Богорада, А.В. Кочетова, А.Є. Гутнова та інших [5].

Методичними прийомами є: історико-архівний (у т.ч. Internet - ресурс), графічне кодування статистичної інформації, трудових і рекреаційних зв'язків, міграції населення.

Виклад основного матеріалу.

В аналізі публікацій автор навів приклади розвинених держав світу, етапи становлення виробничих відношень, соціальні, економічні, архітектурно-просторові еволюції під натиском міграційних процесів:

1. Формування ринку праці (місць прикладення праці) при розвитку індустрії, транспортних зв'язків та розселення (початок 19 – початок 20 ст.).
2. Урбанізація міст початку 20 ст. за рахунок міграцій (вільних робочих рук) з близьких та віддалених агломерацій.
3. Урбанізація кінця 20 ст. за рахунок вивільнення робочих рук (розпад колгоспно-радгоспної системи).

Приклади міграційних переміщень при аналізі перепису населення США у 50-ті – 90 рр. 19 ст., показав, що 70% проходили в зонах впливу мегаполісів (Нью-Йорк, Дейтройт, Чикаго). Їх відмінність полягала переважно за рахунок географічного, економічного і транспортного положень.

Сплески ділових акцентів у пригороді обумовили формування нових зон розселення. В напрямі центра формуються потоки масових міграцій робітників невисокої кваліфікації. Займаючи місця прикладення праці переважно в центральній частині міста, а місця проживання вибирали найдешевші (переважно в гетто) і полишали вони його тільки з ростом благополуччя.

В державах Західної Європи міграції носили переважно внутрішньо міський характер майже до початку 18 ст. і концентрувалися у межах цехових та ремісничих об'єднань як окремі зони. Початок 19 ст. зменшувався поступовим зростанням щодобових маятникових міграцій за схемою «місто - сільські агломерації – місто» в радіусі 5-20 км, де переважно займалися несільськогосподарською працею (бондарі, ковалі, стельмахи, прасоли та різні мануфактури). На початку 20 ст. утворили навколо міста робітничі селища («пригородні» або «підгородні» поселення), де вже розвинено виробничі об'єкти. З'явилися заможні люди, котрі переселяються в «загородні» екологічно чисті зони із міста. Розвиток мобільного транспорту в 30-х рр. 20 ст. спонукав до щодобових міграційних переміщень за тією ж схемою. Планувальна структура міста стрімко розвивалася вздовж загальносистемних магістралей як автомобільного, так і залізничного транспорту. Композиційно-планувальна просторова структура міста під тиском міграційно-транспортних процесів визначається наступними аспектами: ієрархія міста в загальній мережі населених пунктів; рівень громадської транспортної мережі міста; мобільність мешканців міста; розташування привабливих для мігрантів об'єктів в міській планувальній структурі; соціально-демографічні характеристики мешканців. Території міст з розвиненим виробництвом стають полюсами розвитку промислової індустрії з новітніми технологіями, а також центрами ділового бізнесу. Зони концентрації передових промислових технологій міста в центральних районах диференціюються за професійно-кваліфікаційною ознакою, статком мешканців та престижністю адреси. Екологічно несприятливі підприємства зі значним вантажообігом і низькою щільністю робочих місць були винесені у приміську, околичну зону. Визначились смуги територіально-просторової дислокації місця проживання мешканців (райони генерації) та місця працевлаштування (сприймання міграційних потоків). Так, наприклад, планування Парижу має радіально-колову структуру з радіальними променями – вулицями іще з часів пізнього Середньовіччя. Населення стабільно наповнювалось за рахунок мігрантів, незначний відток населення з'явився приблизно в середині 20 ст., хоча чисельність за даними перепису у 1974 р. склала близько 10 млн. мешканців. Величезною проблемою була щодобова маятникова міграція. І сьогодні тільки в Парижському районі двічі за добу перетинають межі міста близько 1,5 млн. чоловік.

Критеріями при визначенні проблемних зон міст та пригородів є: межі максимальної і мінімальної кількості населення, рівень міграційного переміщення населення, середні статки узагальненої сім'ї, демографічний і національний склад населення і його соціальне оточення, пакет мінімальних заходів з реабілітації «районів гетто», соціальний зріз складу власників житла, наявність громадського і приватного транспорту, лояльність «отців города», тощо.

Дослідження охоплюють територію усієї України. Уже починаючи з часів Юза – колонізатора Південно-Східного Донецького регіону розпочалися розробки корисних копалин даного регіону. Саме Юза – підлеглий Британській імперії взяв у Московського царя право на розробку корисних копалин вугілля в районі р. Донець (Сіверський Донець) на початку 19 ст. А вже в 20-30 рр. 19 ст. було розроблено декілька вугільних шахт, згодом на цій же території сформувалися перші заводи і фабрики. З цього і почалися спроби регулювання міграційних потоків у Юзівку (теперішній Донецьк). Уже до кінця 19 ст. колишнє вбоге поселення навколо шахт-копалень збільшилось до 10-12 тис. мешканців.

Фактично у той же час на Катеринославщині (теперішня Дніпропетровська обл.) було розроблено перші шахти і кар'єри з видобутку залізної руди. Все це створювало масу робочих місць. Отже, енергоносії, рудні корисні копалини створили причину виникнення цілої індустрії видобутку і переробки рудних матеріалів, а потім – машинобудівні та літакобудівні заводи, які потребували усе нових і нових міграційних переселень з Північних та Центральних регіонів Росії, України і Білорусі. Розвиток індустрії поширився на Луганську, Харківську, Запорізьку, Одеську і Миколаївську області.

Піонерність Південно-Східного та Південного регіонів в його капіталізації, становлення процесу агломерування, диференціації прилеглого аграрного сектора складав радіус від 15 до 50 км. Саме цей регіон одним із найперших став полігоном використання методу економічного районування.

Композиційно-планувально-просторова структура міст України має наступний історичний поділ. Слобідська Україна (Слобідський край, Слобожанщина), це Схід України, масове заселення

припадає на 17-18 ст. Характерними структурами є: 1) довільна (ландшафтна) з центральним ядром - фортецею¹ та радіально – колоцентричною мережею вулиць; 2) центричні структури навколо монастирського комплексу – Північно – Східний регіон. Всі інші регіони: Подільський, Волинський, Сіверщина, Південний, Центральний композиційно-планувально-просторові структури міст є змішаними, цебто з включенням: лінійного – уздовж транспортних магістралей, радіально-колоцентричного, ландшафтного (довільного).

Після 1939 р. (пакт «Молотова-Рібентроппа») Західна Україна «приросла» частиною земель з містами, та містечками композиційно-планувально-просторова структура яких теж є у переважній більшості змішаною². Формування територіально-просторово-композиційної мережі зв'язків; розвиток стратегічних функцій; розширення торгівельної функції; розвиток державного і приватного містобудування; капіталізація (після відміни кріпосного права у 1861 р.), цебто розвиток господарств «вільних селян», ремесленників, мануфактурщиків і т.п. промислів кустарів; активний розвиток транспорту; активність населення до міграційних переміщень «на вільні хліба», «у теплий край» і т.п.

Уже до 70-х рр. 19 ст. Сіверщина та Центральні регіони, частково Слобожанщина, капіталізували аграрні промисли: цукру, спирту, виробництво вина; виробництво та переробка зерна: пшениці, жита, гречки; будівельні матеріали: гашене вапно, випалена цегла; вирощення лісу та його переробки на будівельні конструкції тощо.

На кінець 19 ст. в Харківській, Чернігівській губерніях проходить диференціація зон розселення відносно їх центрів. Джерелом поповнення робочої сили для промислових міст, що активно розвивались, стала територія в радіусі до 12 км, а переробні аграрні промисли – в радіусі 20 км від центрального ядра міста. В міграційний процес було задіяно в основному населення кустарів-одинаків і соціальні прошарки з певним рівнем освіти і кваліфікації (службовці, робітники та вчорашні звільнені від кріпацтва безземельні або малоземельні, селяни). З'явився клас хазяїв хліборобів (після Столипінської реформи), які згодом були названі куркулями, «мироєдами» – вираз вождя революції В.І. Ульянова (Леніна). На кінець 20-х рр. 20 ст. кількість осілих переселенців-мігрантів у містах перевищувала середньорічний показник в 7-12 разів. В центральних регіонах: Кіровоградської, Хмельницької, Дніпропетровської губерніях (на початку 30-х рр. 20 ст. перейменованих на області) кількість осілих переселенців перевищувала середньорічний показник у 5-8 разів. В Південних регіонах: Одеська, Херсонська, Миколаївська та Запорізька області кількість осілих переселенців перевищувала середньорічний показник у 8-16 разів. Донбаський регіон за цей же період збільшив показники у 12-14 разів. Київ та Київська область перевищувала середньорічні показники у 14-16 разів. За цей же період (кінець 20 рр.). Кримська область перевищувала середньорічний показник у 2,5-4 рази³.

Різкі зміни в землекористуванні (1929-1936рр.) активно вплинули на еволюцію трудових ресурсів приміської агломерації і були пов'язані з формуванням колгоспів (дуже часто насильницькими, а то й репресивними методами), різким обмеженням сільських жителів у свободі міграційних переміщень⁴ (місць прикладення праці, місць проживання, навчання і т.п.), тим самим понизивши міграційну напругу. І тільки з початком «відлиги» в 60-х рр. знову розпочався міграційний процес із близької та віддаленої агломерації. Надвеликі і великі міста: Київ, Харків, Дніпропетровськ, Одеса, Запоріжжя, Львів, Миколаїв та інші після розпаду СРСР і значною мірою втратою ринків збуту, місць прикладення праці в Російській Федерації стали центрами – магнітами по міграційному переміщенню (маятниковому щодобовому та щотижневому за схемою (віддалені та близькі) агломерації + місто + агломерації) і незворотні міграції за схемою «агломерації → місто»⁵. Якщо щодобові маятникові міграції у надвеликих містах коливаються радіусом від околичних (приміських або підго-

¹Не збереглися до сьогодення.

²Місто Гнин у Городку – лінійна архітектурно-розпланувальна структура; місто Турка; містечка: Виспа, Тетерів, Тадані – проста архітектурно-розпланувальна структура; містечка: Наварія, Сенява, Крукеничі – повна архітектурно-розпланувальна структура; містечка: Щуровичі, Топорів, Руд, Станіславчик, Соколівська, Миколаїв, Магерів, Калуш – розвинена архітектурно-розпланувальна структура [6].

³Західний регіон (Прикарпаття, Закарпаття, Волинська та Чернівецька області до 1937 р. до складу України не входили)

⁴Відмова у видачі паспорта особливо молодим та середнього віку особам, аж до початку 60-х рр. 20 ст.

⁵Зворотній процес міграції «місто → село» проходив за принципом колонізації сільських територій в основному у пригородних селах.

родніх) агломерацій до віддалення $\approx 30 \div 150$ км, то щотижневі маятникові можуть сягати 200 і навіть 400 км (у випадку столиці України Києва). Отже, якогось одного або навіть кількох напрямів міграційних потоків від сільської місцевості до міста фактично виявити не можливо. Різниця буде тільки за чисельністю мігрантів, цебто, по мірі досить швидкого удосконалення приміського транспортного сполучення, наявністю місць працевлаштування⁶. Аналіз еволюції міграційного розселення та розвитку міст дозволив виділити не міграційні потоки, а скоріше зони напружень функціонально-просторових зв'язків, які концентруються навколо міст-магнітів, за принципом «більше місто є потенційно привабливішим для мігрантів» різного рівня (маятникових щодобових і щотижневих та незворотніх) які колонізують міські території і які активно впливають на формування композиційно – планувальні структури системи розселення та міст (рис. 1).

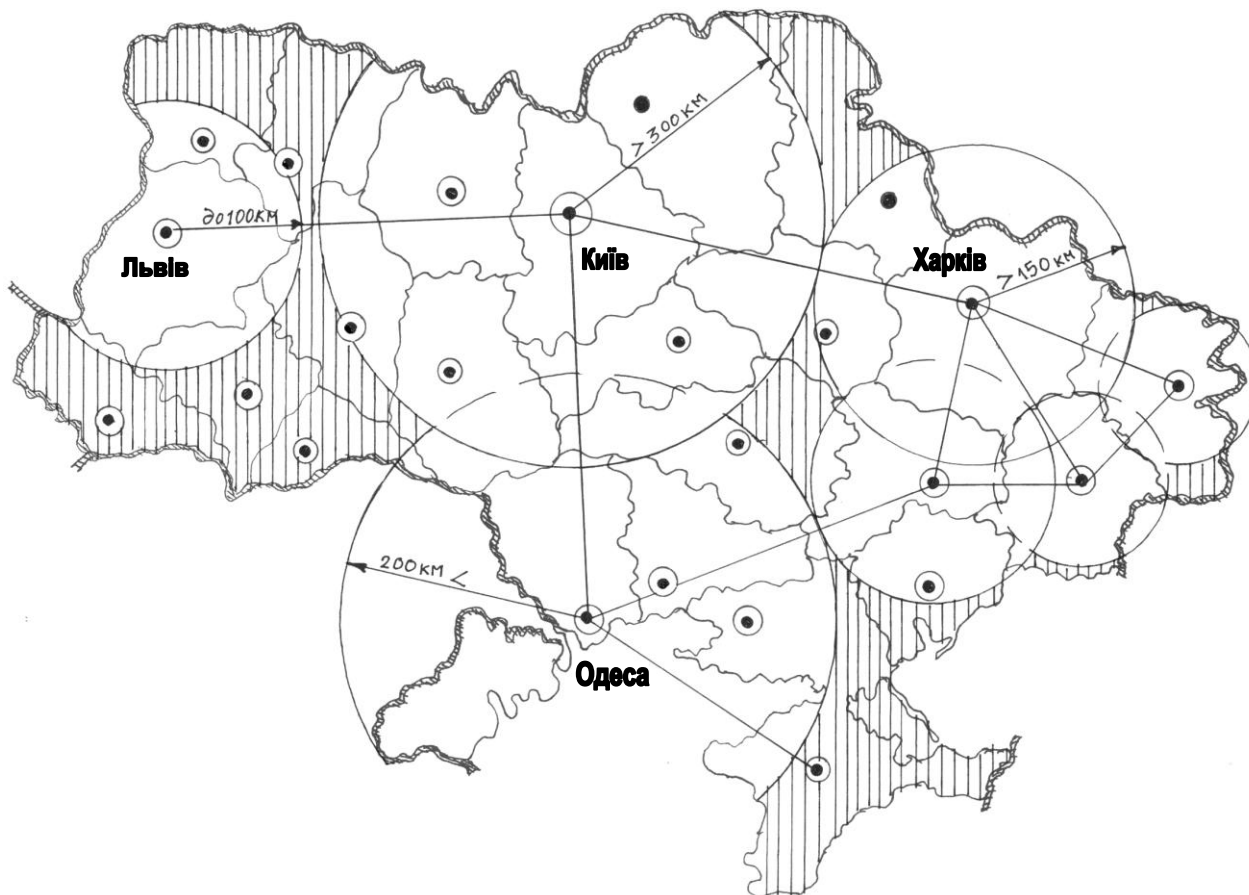


Рис. 1. Щодобова і щотижнева маятникова міграція у найбільших містах

Містобудівне освоєння земель за рахунок міжрегіональних міграцій, зростання постійних поселень, повторних (внутрішньорегіональних) міграцій та освоєння внутрішніх територій проявилось у формуванні осевих напрямків планувального розвитку уздовж р. Дніпро, і у напрямку міжселенних контактів. Зародження маяткової міграції населення за основною схемою «село - місто» виникло у зв'язку з постійним розширенням ринку працевлаштування і призвело до зміни в планувальній структурі міста – план придбав структурно-функціональну регулярність, щільність забудови значно збільшилась, сформувались центри міст та місць праці, визначилися зони престижної забудови та зони концентрації міграційної привабливості територій. Показниками розвитку міст стали: галузева структура економіки міста, демографічна ситуація, галузевий склад зайнятості населення, ресурси та економічний стан міста.

На Україні виявлено активні реверсивні зони. Локалізовані вони у межах історичних смуг розселення: Південний Схід або Донецький басейн, Південні області або регіон, Слобідська Україна або Слобожанщина, Західний регіон, Центральний регіон. Реверсивні зони мають локалізацію у межах історичної смуги розселення. Частково вони аж до 1970 р. відігравали активну міграційну

⁶ не тільки існуючих, а й потенційних, котрі можливо створити, особливо в торгівлі, сфері обслуговування, туризмі і т.п. бізнесі, котрий не вимагав вкладення відразу великих інвестувань.

роль. Виявлено пасивні смуги розселення або зони (так звані околичні або периферійні) в смузі розселення, які відігравали другорядну роль. Активні – сформували центри індустріалізації та міську агломерацію і характеризувались:

1) розвинутою енергетичною базою, значною щільністю транспортної мережі, належним забезпеченням сировинними і трудовими ресурсами. Донецький басейн (Луганська і Донецька обл.) за період свого існування (кінець 19 ст. – 30 рр. 20 ст.) здійснив перехід від моноцентричної до поліцентричної структури, що супроводжувалось активізацією зв'язків між міжським ядром (центром) приблизно на 82%, ускладненням рисунку їх зони напруження та композиційно – планувальними змінами.

2) зміни модульної величини міського простору, диференційованого на мобільну і стабільну (мобільна – індивідуальна схема маршрутних міських переміщень, а стабільна – в основному зорієнтована на задоволення повсякденних нужд мешканців).

Дослідженням доведено, що сформована зона напружень функціональних композиційно-планувальних зв'язків визначає структуру планувального каркасу території. Автором виділено стійкі у часі та просторі показники поля міграційного розселення: вплив щільності розселення на характер зонування міста, межі витрати часу на переміщення; привабливість території (рівень благоустрою, престижність адреси, комфортність проживання при наявності міграційної привабливості території); рівень функціонально-транспортних зв'язків; імовірність реалізації «структурного або паралельного» споживацького попиту. В моноцентричних агломерованих населених пунктах, територіально наближених до великих міст-мегаполісів, виникає територіально – просторове суміщення вузла загальноміського центра в напрямку загальної системи магістралі, котра зв'язує його з мегаполісом (центральне місто-ядро). У центральних первинних містах та другорядних містах поліцентричної агломерації спостерігається територіально-просторова переорієнтація «переміщення» вузла загальноміського центра – ядра в напрямку зв'язку з лідируючим за рівнем розвитку та міграційною привабливістю центральним первинним містом. Територіальне зростання і функціональне ускладнення загальноміського центра рухається у напрямку домінуючого за обсягом міжселенного потоку. Оскільки сумарний внутрішньо міський потік розсереджений у планувальній структурі міста (а міграційний агломерований потік між другорядними містами і іншими сільськими населеними пунктами натомість має тенденцію до концентрації), тоді як у транспортних вузлах і на зальних системних магістралях його значення різко зростає.

Дослідження процесу формування міських та сільських поселень у динаміці незворотної регіональної, міжрегіональної, а також міжнародної міграції у регіоні «приймаючої зони»⁷ за період 1991 – 2014 рр. виявило наступне:

1) в поліцентричній агломерації центру притаманні негативні значення регіональної, міжрегіональної і міжнародної міграції. Це означає розвиток процесів деконцентрації (розпорошення по території) і характеризує імовірність системи до розгортання центробіжного руху функцій;

2) моноцентричній агломерації притаманне швидке зростання усіх видів міграції. Це відповідає активному процесу урбанізації та збільшенню центростремічних тенденцій;

3) для другорядних міст – спостерігається діаметральне розходження напрямків: значне зростання міжрегіональної та зменшення регіональної міграції. Рівень життя у центральних (первинних) містах, матеріальний і професійний рівень, вартість кв. м. на ринку житла і соціальних послуг формують зони концентрації маятникової щодобової та щотижневої міграції населення в межах транспортної доступності. Для другорядних міст з належно розвиненим ринком місць прикладення праці спостерігається підвищення рівня незворотної міжрегіональної над регіональною і маятниковою міграціями⁸.

Первинні міста-центри «приймаючих і «буферних» регіонів перетворились на «пункти концентрації і передачі» вихідного міграційного потоку у більш розвинені центральні зони. Потоки незворотної міграції із сільської агломерації є найбільшими у радіусі 1,5÷2,5 години транспортної досяжності від соціально-економічно-розвинених міст-мегаполісів. Рівень їх внутрішньої регіональної міграції прямо пропорційний ступеню привабливості території з точки зору соціального, економічного, культурного розвитку та якості життя.

⁷Приваблива для мігрантів територія, де є потенційно – стабільне місце працевлаштування, дешеве житло в радіусі транспортної доступності; соціальний, медичний та інш. захист.

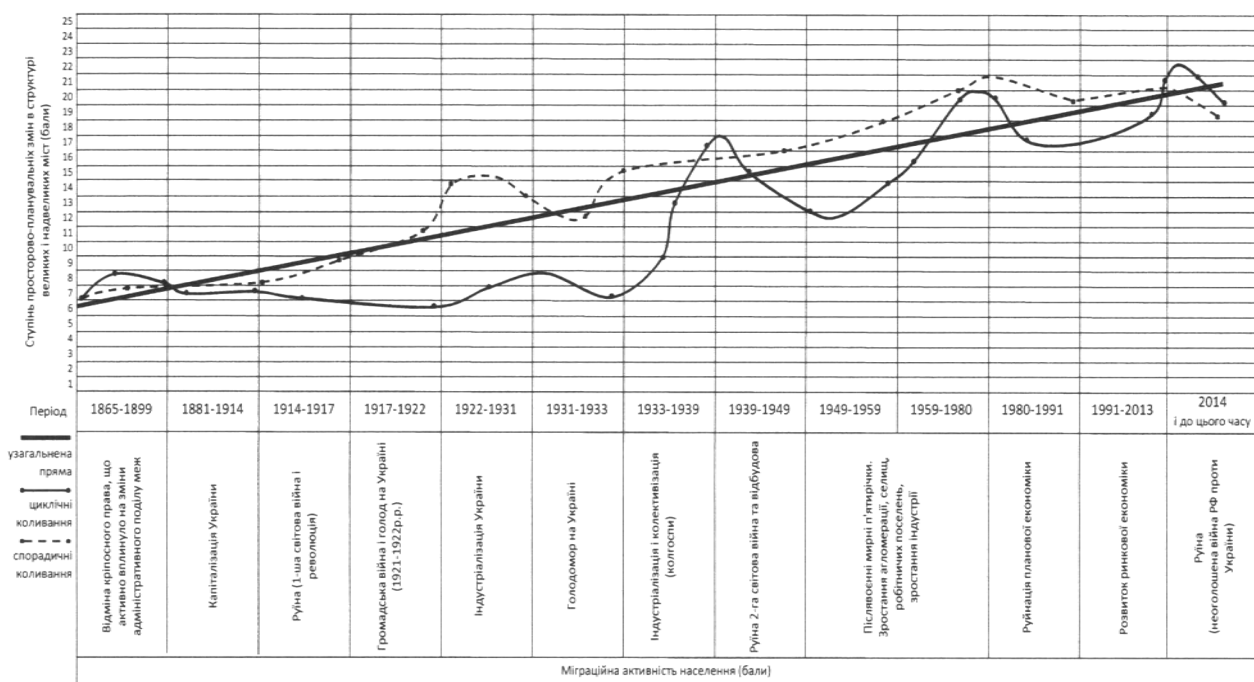
⁸Міжнародна міграція переважно є незворотною.

Активізація зони напруження функціональних зв'язків визначає впровадження у його структуру нових компонентів, які отримали (або мають) статус соціально значних об'єктів і їх компонентів. Урбанізованому образу життя властива велика кількість людських контактів і свобода переміщення у певному просторі. В структурі транспортних переміщень населення по основним каналам планувального каркасу системи розселення по регіонах і місту, маятникова міграція є динамічною і формує його стійкі вісі і ланки. Саме показники про динамічний характер урбанізованої поведінки мешканця у просторі являються джерелами формування головної бази даних для прогнозування та моделювання містобудівних структур і оцінки якості життя. Автор встановив, що інтенсивність міграційних процесів у регіоні відповідає певному рівню урбанізації і активно впливає на розвиток каркасу системи розселення не тільки по регіону, а по Україні в цілому. Причому трудова складова, у масиві мотивації переміщень у просторі регіону та сільської агломерації, займає панівні позиції. Зберігається стійка у часі та просторі функція трудового тяжіння і її залежність від транспортної складової⁹. Маятникова міграція (щодобова і щотижнева) городян і селян формує рівень активності зони напруження функціонально-просторових зв'язків і саме це визначає специфіку планувального каркасу.

Співвідношення міграційної активності центра та околиць міської агломерації стає каталізатором і, водночас, показником «дозрілості» їх соціальної, економічної, функціональної та планувальної структури, циклічність коливань якої пов'язана з рівнем процесів урбанізації, концепцією містобудівної політики держави, рівнем комфортності регіону і міста, наявністю регулюючої політики міграційними процесами держави (розміщення виробничих ресурсів «місця роботи» та міграційних потоків, розвиненістю транспортної і соціальної інфраструктур (табл. 1). Неспівпадання кривих циклічних та спорадичних є задачею по подоланню за допомогою науково обґрунтованих методів структурної реорганізації просторового каркасу містобудівних систем, які є привабливими, для мігрантів, а відтак міста і агломерації відчувають постійний міграційний тиск.

Таблиця 1

Просторово-часова динаміка взаємозалежних процесів; міграційного і формування просторово-планувальних містобудівних структур України



⁹Слід додати технічний стан громадського транспорту, якість дорожнього покриття, вартість та якість паливно — мастильних матеріалів.

Висновки.

1) встановлено, що сформована міграційним потоком зона напруження¹⁰ функціонально-просторових зв'язків визначає структуру композиційно-планувального каркасу території, характеризуючись стійкими у часі та просторі показниками зони розселення: вплив щільності зонування на міста; привабливість території (рівень ландшафтного дизайну, геопластику рельєфу, благоустрою доріг, тротуарів, наявність робочих місць, центрів обслуговування, ринку житла тощо); рівень транспортних зв'язків; можливість реалізації потреб за принципом «попутних цілей». У пригородних містах і поселеннях моноцентричної агломерації проходить територіально-просторове зміщення вузла загальноміського центра у напрямці загальносистемної магістралі до центральної частини міста. У містах поліцентричної агломерації – «переміщення» вузла загальноміського центра у напрямці зв'язку з прогресуючою за рівнем розвитку і міграційною привабливістю центральною частиною міста; територіальний ріст і функціональне ускладнення загальноміського центра зміщується у напрямку домінуючого за об'ємом міжселенного міграційного потоку.

2) класифіковано процеси формування структур міських і аграрних поселень у динаміці розвитку незворотної регіональної (обласної) міжрегіональної¹¹ у регіоні «територія, що приймає мігрантів» для поліцентричної, де процеси деконцентрації обумовлені перевагою внутрішньоміської та приміської маятникової міграції поміж лідер-містами над міжрегіональною, забезпечуючи високий потенціал системи до розгортання центробіжного руху (функцій) і моноцентричної (різке зростання усіх видів міграції відповідає активному наростанню центростремічних тенденцій) агломерацій. Для дрібних міст (з населенням 10-20 тис.чол.) поліцентричної агломерації з досить розвиненим ринком місць прикладення праці спостерігається перевищення рівня незворотної міжрегіональної над регіональною та маятиковою (щодобовою і щотижневою) міграціями населення. Для потоків незворотної міграції із аграрних (сільських) поселень є максимальними концентрації у радіусі 1,5-2,5 годинної транспортної доступності від соціальних і економічних центрів регіонів (центри тяжіння), а міграційні потоки внутрішньорегіональної міграції є прямо пропорційними ступеню привабливості ділянки (зони) з точки зору соціального, економічного і культурного розвитку і комфортності життя.

3) вдалось виділити реверсивні ланки композиційно-планувального каркасу містобудівного об'єкта, котрі сприймають і максимально реалізують територіально-просторові функціональні зв'язки – транспортні мережі і системи міських центрів обслуговування – основу композиційно-планувальної структури, опірні ланки каркасу системи розселення та міста. Неодноразові спроби впливу на характер функціональних процесів містобудівними засобами зв'язані з їх структурною реорганізацією (вони є найактивнішими ланками планувально-композиційної структури), рекламуючи містоекономічні і соціальні наслідки реалізації керуючих стратегій різного територіально-композиційно-просторового рівня. В залежності від стадії задіяння ринкових механізмів кваліфікаційною характеристикою міста стає структура соціально-економічного потенціалу і його матеріально-просторове втілення в системі «центри і мережі», у межах якої здійснюються цільові (мотивовані) міграційні переміщення населення України. У такому разі компетентність просторового середовища міста формує новий малюнок зони напруження функціонально-просторових зв'язків, де провідну роль відіграє маятикова міграція.

Список літератури

1. Височин І.А. Композиційна організація просторової системи щодобової міграції у мегаполісі: дис. ... доктора архітектури: 18.00.01 «Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури» / Височин Іван Андрійович. – Суми, 2013. – 299 с.

2. Височин І.А. Композиційна організація просторової системи щодобової міграції у мегаполісі: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д. архіт.: спец. 18.00.01 «Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури» / І.А.Височин. - Харків, 2013, – 36 с.

3. Каракова Т.В. Миграции населения и градостроительство / Т.В.Каракова // Научный вестник градостроительства: сб.науч. трудов СанГАСА, 2002, – С. 193-198.

¹⁰зона напруження може мати і синоніми: силове поле, зона активних, негативних впливів, зона відчуження тощо

¹¹міжнародна міграція на Україні є, у відношенні до внутрішньої міграції, незначною (близько 2%)

4. Височин І.А. Проксемічні проблеми двох укладів життя: монографія / І.А.Височин. – Суми: видавничо-виробниче підприємство «Мрія-1» ТОВ, 2013. – С.8-9.

5. Посацький Б.С. Нові міста у Європі-тенденції 1980-1990-х років / Б.С.Посацький // Вісник національного університету «Львівська політехніка». Серія:Архітектура – Львів, 2005. №1(23). – С.31-42.

6. Каракова Т.В. Методы структурной реорганизации градостроительных систем (миграционный аспект): автореф. дис. на соискание науч. степени доктора архит.: спец. 18.00.02 «Архитектура зданий и сооружений» / Т.В.Каракова – М., 2004. – 47 с.