Міністерство освіти і науки України
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Університет Жирони (Іспанія)
Університет Орадя (Румунія)
КЗ «Харківський обласний центр туризму, краєзнавства, спорту та екскурсій учнівської молоді» Харківської обласної ради

РЕГІОН - 2025:

СТРАТЕГІЯ ОПТИМАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

МАТЕРІАЛИ

МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

(20 листопада 2025 року, м. Харків)

Харків
2025

Реєстраційне посвідчення в УкрІНТЕІ МОН України
(№ 725 від 09 грудня 2024 р.)

Затверджено до друку рішенням Вченої ради
Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна
(протокол № 30 від 24.11.2025 р.).

Редакційна колегія: Л.М. Нємець, д. геогр. н., проф. (голова редакційної колегії); **Н. Елізбарашвілі**, д. геогр. н., проф.; **С.В. Костріков**, д. геогр. н., проф.; **К.О. Кравченко**, к. геогр. н., доц.; **К.В. Мезенцев**, д. геогр. н., проф.; **Ч. Морар**, PhD, доц.; **Г.П. Підгрушний**, д. геогр. н., ст. наук. співроб.; **К.Ю. Сегіда**, д. геогр. н., проф.; **Дж.В. Субірос**, PhD, проф.

Адреса редакційної колегії: Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, 61022, м. Харків, майдан Свободи, 4, кафедра соціально-економічної географії і регіонознавства імені Костянтина Нємця, к. 3-62, e-mail: conference.region@gmail.com.

Регіон – 2025: стратегія оптимального розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 20 листопада 2025 р.) / Гол. ред. колегії Л.М. Нємець. – Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2025. – 298 с.

У збірнику матеріалів міжнародної науково-практичної конференції «Регіон – 2025: стратегія оптимального розвитку» представлено тези доповідей, які розкривають сучасні проблеми регіонального розвитку, зокрема економічні трансформації, соціально-демографічні та екологічні виклики. Важливе місце займає наукова проблематика, пов’язана з розвитком міст, геопланування, міською політикою.

Тексти представлено у авторській редакції. Автори несуть повну відповідальність за зміст доповідей, а також добір, точність наведених фактів, цитат, власних імен та інших відомостей.

Матеріали пройшли внутрішнє рецензування.

© Харківський національний університет
імені В.Н. Каразіна,
оформлення, 2025

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1
ЕКОНОМІЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Микола Барановський
Території України з низьким рівнем соціально-економічного розвитку: підходи до ідентифікації, результати …….. 10

Мирослава Влах
Суспільно-географічні засади концептуалізації поняття «підприємство»: теоретико-методологічний аспект …….. 12

Денис Волков, Людмила Ключко
Аналіз мультиплікативного ефекту будівельної індустрії на суміжні галузі .. 15

Артем Гавріков
Сучасне бачення продовольчої безпеки: від класичних теорій до реалій воєнного часу ……. 23

Володимир Грицевич
Кількісна оцінка економіко-географічних потенціалів регіонального розвитку ……. 25

Олександр Деменко, Юрій Кандиба
Трансформація транспортної системи України під час повномасштабного вторгнення ……. 28

Наталія Добровольська
Використання космічних знімків програми *Copernicus* у шкільній та позашкільній краєзнавчій роботі …… 31

Данило Жевноватченко, Юрій Кандиба
Відновлення АПК Харківської області після війни: уроки німецького досвіду……. 34

Сергій Запотоцький, Ольга Левицька, Вікторія Запотоцька, Гліб Матюнін
Залізничний транспорт України в умовах війни: втрати, виклики та стратегічні напрями відбудови ……. 37

Володимир Казаков, Вікторія Пацюк
Європейський досвід реалізації проєктів індустріального туризму та його адаптація для України ……... 41

Павло Кобилін
Сільське господарство як функціональна складова соціогеосистеми ……. 44

Сергій Колосов
Розвиток аграрного експорту як драйвера економічного зростання України 47

Олеся Корнус, Анатолій Корнус, Віталій Омельяненко
Соціально-інфраструктурні виклики сталого розвитку громад Сумської області …… 49

Злата Логін
Інноваційні економіко-географічні чинники у фінансовій інфраструктурі Західного регіону України …… 52

Ольга Мамчур, Марія-Анастасія Гавришко
Економічний потенціал Кам'янка-Бузької територіальної громади Львівської області ……. 54

Оксана Мороз
Інтеграція ГІС і ДЗЗ у стратегії оптимального розвитку туристичних дестинацій …….. 57

Олексій Нємець
До питання визначення поняття креативного хабу з позицій суспільної географії ……. 59

Гліб Овчаренко
Регіональна ідентичність: дефініція, структура та значення …… 64

Юлія Перегуда
Адаптація міжнародного досвіду у формуванні інноваційних моделей розвитку українських регіонів ……. 66

Костянтин Маляренко
Соціально-економічні виклики та перспективи відновлення України …… 69

Оксана Мороз, Марія Орленко
Економічні виклики та можливості для сфери туризму України у воєнний та повоєнний період …… 72

Тарас Погребський, Наталія Бринчук
Регіональні особливості релокації промислових підприємств в умовах воєнного стану ……... 75

Поліна Понагорова
Рекреаційно-туристичні ресурси: поняття, сутність, структура …….. 77

Мохаммад Рамін
Вплив війни на зовнішньоекономічну діяльність України ……... 80

Антон Солоха
Особливості розвитку кемпінгового туризму в Україні …… 83

Олександр Тищенко
Інноваційна парадигма розвитку територій: роль громад у формуванні сприятливого середовища …… 86

Павло Черномаз
Якість еліт як основоположний чинник розвитку територіальних соціально-економічних систем …….. 89

Олена Чмир
Наукова спадщина Василя Пили: від галузевих програм до сталого розвитку регіонів …….. 92

Павло Шуканов, Анжела Шуканова
Макрорегіональні особливості розвитку туристичних дестинацій ……. 95

Teodora-Georgiana Mihaila, Oana-Mihaela Stoleriu
Online tourist image on Instagram. Study case: Obcina Mare, Suceava …… 97

George Pascal
The lower Prut floodplain – a geographical space of convergence and cross-border tourism cooperation …….. 101

Леонід Ткаченко, Людмила Ключко
Складові соціально-економічного розвитку сільських територій …… 104

Антон Москаленко, Людмила Ключко
Територіальні диспропорції розвитку туризму в Україні …….. 110

Євген Хабусєв
Особливості функціонування транспортної системи України в умовах війни: регіональний контекст …….. 115

СЕКЦІЯ 2
ДЕМОГРАФІЧНІ, МІГРАЦІЙНІ ТА СОЦІАЛЬНІ ВИКЛИКИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Ірина Гудзеляк, Любов Котик, Олександра Дум'як
Організація роботи соціальних служб територіальної громади у воєнний час ……. 121

Дар'я Венгрин, Єлизавета Бобришева
Методика організації проєктної діяльності на уроках географії ……. 124

Наталія Гусєва, Олександр Боднарюк
Перспективи залучення іноземних трудових мігрантів до України: можливості та виклики ……. 126

Дар'я Венгрин, Вікторія Ступак
Освітні втрати під час війни в Україні: виклики для географічної освіти ….. 132

Наталія Гусєва, Анна Іванова
Картографічний метод у навчанні географії в загальноосвітніх закладах: сучасні тенденції ……... 135

Наталія Довгань
Міграційна поведінка та соціогуманітарні трансформації під час війни: глобальний контекст і українська специфіка ……. 141

Наталія Гусєва, Данило Нечай
Німеччина в вимушених міграціях населення України …… 145

Андрій Дубровський
Вплив суспільно-географічних чинників на просторові трансформації мобільності населення Львівської області …….. 149

Олександр Думнов, Валерій Криволапов
Трансформація людського капіталу України в умовах війни: виклики для ринку праці …… 155

Вікторія Запотоцька, Данило Адамов
Житлова підтримка внутрішньо переміщених осіб в Україні: виклики та перспективи ……... 157

Антоніна Зарубіна, Юлія Сільченко, Сергій Зарубін
Спортивне орієнтування як чинник розвитку рекреаційно-туристичного потенціалу Кіровоградської області: сучасні практики та перспективи ……. 161

Любов Котик
Функціонування територіальних громад Львівської області у 2024 році: місцеві податки і збори ……. 163

Андрій Кузишин
Просторові траєкторії виборів в Україні та соціально-політична динаміка регіонів ……... 167

Ірина Мандрик
Внутрішні міграції населення України в умовах повномасштабної війни …. 170

Володимир Матвієнко, Валентин Стафійчук, Наталія Матвієнко
Міграційні процеси та демографічні трансформації в Україні під час російсько-української війни ……. 173

Олексій Нємець
Креативні хаби як основа відновлення економічного потенціалу регіонів України …….. 176

Ігор Пилипенко, Дар'я Мальчикова
Просторове планування у викликах демографічних та суспільних трансформацій деокупованих громад ……. 181

Ольга Подпрятова, Людмила Ключко
Трансформація понять «мігрант» і «біженець» у європейському дискурсі після початку російсько-української війни ……. 184

Людмила Риндіч
Як ідентичність спротиву трансформує прикордонні громади у громади-опори (на прикладі Чернігівської області) …….. 187

Андрій Слащук, Ірина Поручинська, Роман Качаровський
Динаміка чисельності населення міста Луцька з кінця XIX – до початку XXI століття ……... 189

Mihai Hotea, Nicolaie Hodor, Chiș Vasile Timur
Geodemographic structures and territorial particularities of the Ukrainian minority in the maramureș land (Romania) …… 192

Ірина Гаврікова
Особливості реалізації програми тимчасового захисту для українців: кейс Румунії …… 194

СЕКЦІЯ 3
ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Катерина Сегіда, Людмила Нємець, Сергій Костріков
Підготовка фахівців для відновлення природного середовища в аспекті євроінтеграції: бачення географів-суспільників ..……. 198

Вікторія Горбач
Підходи до формування кліматично нейтрального та стійкого сільського господарства …….. 202

Богдан Зелінський
Ефективне використання дощової та талої води як інструменту адаптації до змін клімату: глобальний досвід та його адаптація в місті Луцьк …… 205

Алла Омельченко, Юлія Шпильова
Екологічна складова якості життя населення ……. 208

Оксана Перхач, Іван Ровенчак
Водокористування у світі в контексті цілей сталого розвитку ……. 210

Максим Рожнов
Соціально-географічне дослідження заповідних територій України в умовах воєнного та повоєнного відновлення ……..…… 212

Віктор Стець, Людмила Ключко
Адаптація до змін клімату у місті Харків та Харківській області …… 215

Наталія Шерстюк
Модель переміщення скиду високомінералізованих шахтних вод у річці Інгулець ……. 219

СЕКЦІЯ 4
МІСЬКИЙ РОЗВИТОК, ГЕОПЛАНУВАННЯ ТА МІСЬКА ПОЛІТИКА

Людмила Нємець, Катерина Кравченко, Катерина Сегіда, Наталія Гусєва
Урбаністичний напрям суспільно-географічних досліджень: виклики та перспективи підготовки фахівців з відновлення міських територій …… 222

Віктор Безрук, Сергій Костріков
Трансформація моделей міського довкілля в методичні рамки «Нового європейського баухаузу» …….. 227

Олександр Бейдик
Структура і безпека столичного міста під час військової агресії …… 230

Юрій Борсук
Географічні аспекти планування руху пасажирських поїздів у межах України ……... 234

Дар'я Венгрин
Міжнародний досвід відновлення урбаністичного простору у повоєнний період …….. 237

Софія Єлагіна
Інтеграція принципів сталого розвитку в післявоєнну житлову політику України ……... 240

Галина Круль
Містобудівні аспекти розміщення готелів: від центру до передмістя (на прикладі м. Чернівці) ……. 243

Максим Куліковський
Міський простір як інструмент соціальної інтеграції: ревіталізація публічних просторів у громадах, що приймають ВПО ……. 246

Костянтин Мезенцев, Кирил Дєхтєрьов
Імпульси розвитку чи точки розбалансування: вплив нових житлових комплексів на трансформацію міського простору ……. 249

Надія Огійчук
Інтегроване планування міського розвитку як інструмент реагування на сучасні виклики і загрози …… 252

Ірина Остапчук, Катерина Складанюк
Проєктування туристично-інформаційного центру Кривого Рогу як складова управління якістю туристичних послуг ……. 255

Вікторія Пацюк, Ксенія Токаюк
Регенерація відвалів у контексті сталого міського розвитку: досвід Криворіжжя ……... 258

Григорій Підгрушний, Наталія Провотар
Поліцентричність метрополісних регіонів для забезпечення сталого просторового розвитку ……. 261

Владислав Рябоконь
Відновлення та розвиток транспортної інфраструктури міста після бойових дій ……... 263

Анастасія Савченко, Сергій Костріков
Смарт-урбаністика: цифрові рішення для розвитку міст (на прикладі міста Харків) …… 265

Анастасія Сіліна
Допоміжні міські простори як чинник реалізації концепції «15-хвилинного міста» …….. 268

Ольга Суптело 270
Переосмислення урбаністичної перцепції під час війни: виклики для суспільної географії ……..

Андрій Чернюх
Трансформація рекреаційного ландшафту Чернівецької агломерації: просторові зміни в умовах урбанізації …… 274

Катерина Шпак
Роль програмно-цільового методу бюджетування у підвищенні фінансової стійкості міських бюджетів в умовах післявоєнного відновлення …….. 277

Яків Янковий
Цифровізація сфери соціальних послуг у містах ……... 279

Сергій Батура
Урбаністичні виклики сучасного Києва …….. 281

Катерина Кравченко
Особливості управління відновленням та розвитком Харківської міської агломерації в умовах невизначеності …….. 285

Станіслав Саламатін
Підземний міський простір України: сучасні тенденції та виклики …… 290

Євген Шпак
Оптимізація транспортної системи міста Харків …….. 293

СЕКЦІЯ 1
ЕКОНОМІЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

УДК 911.3.30 (477)

ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ З НИЗЬКИМ РІВНЕМ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ: ПІДХОДИ ДО ІДЕНТИФІКАЦІЇ, РЕЗУЛЬТАТИ

Микола Барановський
Ніжинський державний університет імені Миколи Гоголя, м. Ніжин, Україна
Brnm@ukr.net

В Україні є значні диспропорції в соціально-економічному розвитку регіонів. Ще більші вони на рівні територіальних громад. Наявні диспропорції – це скоріше закономірність розвитку, а не аномалія. Однак диспропорції породжують низку проблем, погіршують використання потенціалу різних територій, провокують соціальну напругу та гальмують згуртування суспільства. Цю проблему не можна ігнорувати.

В Законі України «Про засади державної регіональної політики», оновленій редакції Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки (ДСРР-2027) визначено чотири функціональні типи територій: 1) території відновлення; 2) регіональні полюси зростання; 3) території сталого розвитку; 4) території з особливими умовами для розвитку. Найпроблемнішим як щодо ідентифікації, так і визначення інструментів стимулювання розвитку, є останній тип. Науковці, управлінці та експерти у сфері регіональної політики досі не виробили єдиної позиції щодо поділу цієї групи на окремі підтипи [1,2]. Водночас більшість експертів визнають необхідність виділення у складі цієї групи територій з низьким рівнем соціально-економічного розвитку або ж територій з економічними обмеженнями.

В Україні є значний досвід оцінки рівня розвитку регіонів, однак його бракує на рівні територіальних громад. Проблемними є кілька питань: 1) які показники мають використовуватися для ідентифікації території з економічними обмеженнями; 2) скільки має бути таких показників?; 3) які критеріальні межі слід запровадити, аби об’єктивно визначити перелік територій з економічними обмеженнями; 4) які інформаційні ресурси дозволять залучити максимально валідні показники? Консолідованої позиції з цього питання немає. Одні науковці та експерти пропонують обмежитися 1-2 показниками, інші кажуть, що їх має бути багато, адже зараз робота з великими масивами даних перестала бути проблемою. Не менш гострою проблемою є брак економічної статистики на рівні територіальних громад, що ускладнює їхнє рейтингування за рівнем розвитку.

Експерти, які співпрацюють з Міністерством розвитку громад і територій

© Барановський М., 2025

України, пропонують використовувати для ідентифікації територій з економічними обмеженнями один показник – індекс податкоспроможності [2]. Його визначають як відношення податку на доходи фізичних осіб (ПДФО) конкретної громади до середнього для країни значення. Обґрунтування щодо доцільності використання цього показника: по-перше, ПДФО сплачують всі особи з офіційним працевлаштуванням; по-друге, ПДФО відіграє провідну роль у структурі доходів територіальних громад, його частка становить 60-65 %; по-третє, він адмініструється в усіх без винятку громадах.

Для ідентифікації територій з економічними обмеженнями було використано середні значення індексу податкоспроможності за 2022-2024 роки, надані Міністерством фінансів України. До територій з низьким рівнем соціально-економічного розвитку віднесено громади, в яких значення індексу податкоспроможності становить менше ніж 0,45 од. Загалом до цього функціонального підтипу територій увійшло 411 територіальних громад, що становить 28,6 % від кількості громад, підконтрольних Уряду України до початку повномасштабного вторгнення. З урахуванням територій, тимчасово окупованих станом на початок 2025 року, чисельність таких громад становить 325 од.

Найбільша кількість і частка громад з економічними обмеженнями знаходиться в областях західної України – Чернівецькій, Івано-Франківській та Закарпатській. Багато їх і на тимчасово окупованих територіях.

Якщо спробувати сформувати усереднений портрет функціонального підтипу територій з економічними обмеженнями – то це переважно сільська громада (їх 54,3 %) Західної України з досить значною кількістю мешканців (12,5 тис. осіб), нижчою щільністю населення, удвічі вищою дотаційністю бюджету та удвічі нижчими душовими показниками доходів бюджету від пересічних для країни значень.

Питання пошуку об’єктивних показників ідентифікації територій з економічними обмеженнями лишається відкритим. Поряд з індексом податкоспроможності доцільно використовувати ширший перелік показників, зокрема тих, які прямо чи побічно характеризують економічну активність територій (обсяги реалізованої продукції (товарів, послуг), обсяги будівництва, ринкова вартість 1 м^2 житла, оренда офісних приміщень тощо). Поява нових інформаційних ресурсів і платформ із відкритими базами даних дозволить більш об’єктивно підійти до визначення територій з економічними обмеженнями. Їх ідентифікація та офіційне визнання на рівні країни створить належні умови для реалізації в них відповідних заходів регіональної політики.

Список використаних джерел:

1. *Регіональний розвиток: функціональні типи територій. Інтерактивний ГІС-довідник. Електронний ресурс. Режим доступу: https://region.development.tdukr.com/*
2. *Ткачук А.Ф. Функціональні типи територій: що це таке, для чого і як вони вплинуть на повоєнний розвиток. Електронний ресурс. Режим доступу: https://www.csi.org.ua/news/funkczionalni-typy-terytorij-shho-cze-take-dlya-chogo-i-yak-vony-vplynut-na-povoyennyj-rozvytok/*

УДК 911.3:001.891:658

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ЗАСАДИ КОНЦЕПТУАЛІЗАЦІЇ ПОНЯТТЯ «ПІДПРИЄМСТВО»: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ

Мирослава Влах
Myroslava.Vlakh@lnu.edu.ua
Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна

Поняття «підприємство» посідає центральне місце у системі економічних та суспільно-географічних категорій, позаяк поєднує організаційно-економічний, соціальний і просторовий виміри господарської діяльності. У суспільно-географічному аспекті підприємство є не лише суб'єктом економіки, а й важливим елементом територіальної структури господарства, чинником формування локальних і регіональних економічних систем.

За умов цифровізації, глобалізації та просторової інтеграції економічних процесів виникає необхідність переосмислення змісту поняття «підприємство». Це зумовлює актуальність теоретико-методологічного аналізу, спрямованого на виявлення сутності підприємства як просторово організованої соціально-економічної системи. Важливість теоретико-методологічних аспектів суспільно-географічного дослідження підприємства зростає з огляду на поствоєнне відновлення економіки України.

Історично поняття «підприємство» виникло в межах класичної політичної економії XVIII–XIX ст. як одиниця приватного господарювання, що була спрямована на отримання прибутку. Класики політичної економії А. Сміт (1723–1790) та Д. Рікардо (1772–1823) розглядали підприємство крізь призму ринку, конкуренції та поділу праці. Економіст-соціолог та історик економічної думки Й. Шумпетер (1883–1950) означував підприємство як джерело інновацій та економічної динаміки [6]. У XX ст. із розвитком регіональної науки та економічної географії підприємство почало осмислюватися як просторово локалізований суб'єкт, діяльність якого визначає структуру і функціювання територіальної економіки [7]. Відповідно, в економіко-географічному дискурсі підприємство стало ключовим елементом територіальної організації виробництва. Українські дослідники [2–4] наголошують, що підприємства формують місцеві осередки економічної активності, забезпечують розвиток інфраструктури, створюють місця праці та сприяють інтеграції територій у загальнонаціональний і глобальний простір. Отже, еволюція наукових підходів відбулася від вузькоекономічного до системно-просторового розуміння підприємства.

Традиційно, у межах економіко-географічного підходу підприємство визначається як територіально обмежена, але функціонально відкрита система, що взаємодіє з природним, соціальним та економічним довкіллям. Воно виконує дві ключові ролі: *виробничо-економічну*, пов'язану зі створенням

© Влах М., 2025

матеріальних і нематеріальних благ, виконанням робіт та надання послуг; *просторово-організуючу*, яка виявляється у формуванні господарських вузлів, промислових агломерацій, технопарків і кластерів. У сучасному розумінні підприємство охоплює також комерційну та фінансову діяльності.

Просторові характеристики підприємства зумовлюють його локалізацію, масштаб діяльності та інтенсивність територіальних зв'язків. Локалізація підприємства визначається як класичними чинниками (сировинна база, транспорт, людські ресурси), так і сучасними (інноваційна інфраструктура, цифрова доступність, інституційна підтримка).

Згідно з теорією розміщення [8] підприємство прагне мінімізувати витрати, однак у сучасних умовах просторові рішення дедалі більше залежать від мережевих взаємодій та регіональних політик розвитку. У такий спосіб підприємство перетворюється на вузловий елемент геоекономічної мережі.

Сучасне теоретико-методологічне осмислення підприємства вимагає комплексного підходу, що поєднує: *системний аналіз*, який уможливлює розгляд підприємства як цілісної структури, відкритої до впливу довкілля; *просторовий аналіз*, що спрямований на дослідження розміщення підприємств, територіальної взаємодії та формування економічних кластерів; *інституційний аналіз*, що враховує роль законодавчих, культурних та політичних умов функціювання підприємницької діяльності; *мережевий аналіз*, який досліджує горизонтальні зв'язки між підприємствами, інноваційними центрами й локальними громадами; *еволюційно-географічний аналіз*, зосереджений на довгостроковій динаміці розвитку підприємств у просторовому контексті. Комплексний підхід формує методологічну основу для нової концептуалізації підприємства як просторової системи, що самовідтворюється у процесі економічної діяльності та соціально-територіальної взаємодії.

Розміщення підприємств визначає нерівномірність економічного розвитку територій, утворюючи осередки зростання й периферійні зони. У межах регіональної економіки підприємства є базовими агентами просторових трансформацій, від діяльності яких залежать показники інвестиційної привабливості, зайнятості, екологічної збалансованості.

У сучасних умовах формується нова географія підприємництва, що характеризується: зростанням ролі малих і середніх підприємств; переходом до інноваційно-мережевих моделей (технополіси, креативні габи); посиленням значення цифрової інфраструктури у формуванні віртуальних територіальних зв'язків. Підприємство стає не лише економічною одиницею, а й просторовим актором, який формує геоекономічний ландшафт регіонів.

Мережевізація господарства зумовила виникнення таких нетрадиційних структур як "безмежні підприємства" (англ. *limitless enterprises, boundaryless enterprises*), якими можуть бути самостійні у господарському і правовому відношенні частини підприємства (господарські одиниці, відділи, виробничі сегменти, центри прибутку). *Безмежне підприємство* – це метафоричний термін, що описує організацію, яка використовує технології та гнучкі структури для максимальної відкритості та адаптивності. Для такої організації характерна втрата традиційних територіальних, адміністративних та ієрархічних меж. Отже, замість централізованих стали формуватися федеративні господарські

структури, стратегічні альянси (наприклад, виробничі сегменти підприємства, які пов’язані із самостійними сегментами фірм-постачальників). Втрату традиційних фізичних і правових характеристик підприємства за збереження тільки його організаційно-управлінської структури означує поняття *віртуальне підприємство* (англ. *virtual enterprise*). Лексема *віртуальний* позначує ту частину мережевої організації виробництва, функціювання якої забезпечується інформаційно-технологічними засобами [1].

Отже, підприємство є складною соціально-економічною системою, що має як чітку фактичну (не лише юридичну) просторову локалізацію, так і віртуальну (цифрову) або мережеву організацію. Воно відіграє провідну роль у формуванні територіально-функціональної структури господарства. Його концептуалізація вимагає міждисциплінарного підходу, який поєднує економічну теорію, географічний аналіз і системне бачення розвитку територій. Сучасна економічна географія повинна розглядати підприємство як ключовий чинник просторової диференціації та інтеграції, а також як носія інноваційного потенціалу регіонів. Теоретико-методологічне уточнення цього поняття створює підґрунтя для розроблення ефективних стратегій регіонального розвитку та просторової політики держави.

Список використаних джерел:

1. *Влах М. Вербальна мова суспільної географії: становлення і розвиток. Львів: ЛНУ ім. Івана Франка, 2022. 488 с.*
2. *Іщук С.І., Гладкий О.В. Географія промислових комплексів. Київ: Знання, 2011. 375 с.*
3. *Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії: навч. посіб. Київ: Вища шк., 1999. 256 с.*
4. *Сміт А. Дослідження про природу і причини багатства народів / пер. з англ. М. Межирікіна, А. Малівський, О. Васильєв. Київ: Наш формат, 2023. 722 с.*
5. *Шаблій О.І. Основи загальної суспільної географії. Львів: Вид-во ЛНУ ім. Івана Франка, 2023. 444 с.*
6. *Шумпетер Й. Теорія економічного розвитку. Дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка. Київ: Наш формат, 2011. 244 с.*
7. *Isard, W. (1960) Methods of Regional Analyses Science. Cambridge, MA: MIT Press; New York, NU: John Wiley & Sons. URL: https://www.economia.unam.mx/cedrus/pdf/Methodsofregionalanalysis.pdf*
8. *Weber, A. (1909) Über den Standort der Industrien. Tübingen. URL: https://ia800705.us.archive.org/34/items/ueberdenstandort00webeuoft/ueberdenstandort00webeuoft.pdf*

УДК 911.3

БУДІВЕЛЬНА ГАЛУЗЬ У СТРУКТУРІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ: ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНИЙ АНАЛІЗ ДЕФІНІЦІЙ

Денис Волков, Людмила Ключко
denys-volkov@student.karazin.ua, ludmila.klychko@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Складно переоцінити вклад будівельної галузі у соціально-економічний розвиток країни. Інвестиції у будівництво стимулюють створення основних фондів, забезпечують ринок збуту для цілої низки галузей промисловості – видобувної, транспортної, машинобудівної, металургії, дерево- та металообробної, енергетики, а також фінансового сектору. Динаміка розвитку будівельного сектору безпосередньо впливає на темпи зростання ВВП, розвиток малого бізнесу, зайнятість і структурні зміни в економіці. В умовах модернізації економіки України та масштабної відбудови постраждалих від війни територій, будівництво стає фундаментом для відновлення інфраструктури, житлового фонду та підприємств, забезпечує довгострокову стійкість та конкурентоспроможність країни. Тобто його роль є критичною у відновленні інфраструктури і житлового фонду. Аналіз динаміки розвитку будівельної галузі, взаємозв'язків між будівництвом та суміжними секторами економіки дають змогу оцінити економічний ефект інвестицій, сформувати більш обґрунтовану державну політику та визначити оптимальні пріоритети для повоєнної реконструкції нашої держави.

Попри значущість будівельного сектору, понятійно-термінологічний апарат сфери будівництва не є однозначним. У наукових і нормативних джерелах існують розбіжності в трактуванні базових понять – «галузь», «будівельна галузь», «будівництво», «індустрія», «будівельна індустрія», «будівельний сектор», «будівельний комплекс», «будівельний кластер» тощо. Відсутність чіткості у визначеннях ускладнює коректне зіставлення статистичних даних та інтерпретацію результатів досліджень. Особливо актуальним є уточнення дефініцій у сучасних умовах, коли межі будівельної діяльності розширюються, охоплюючи весь життєвий цикл створення будівельної продукції – від видобутку сировини до експлуатації та обслуговування об'єктів.

Науковці та фахівці різних напрямків по-різному підходять до визначення сутності будівництва. Так, за узагальненням О. О. Квасніцької, в українській науковій літературі будівництво розглядається як: 1) галузь економіки (економіка, соціально-економічна географія), 2) техніко-економічна категорія (економіка будівництва, соціально-економічна географія, фахівці з техніко-економічного аналізу), 3) форма інвестування (фінансовий, інвестиційний менеджмент), 4) предмет господарсько-правового регулювання (правознавці),

© Волков Д., Ключко Л., 2025

тощо [4]. Така багатогранність відображає міждисциплінарний характер будівельної сфери, але водночас породжує термінологічну невизначеність. У наукових дослідженнях зазвичай розрізняють вузьке й розширене розуміння сфери будівництва. У вузькому значенні увага зосереджена виключно на будівельно-монтажних роботах на місці виконання робіт, тоді як ширше трактування включає також видобуток та виробництво будівельних матеріалів, реалізацію готової продукції та спектр пов'язаних професійних послуг – наприклад, управління об'єктами. З огляду на те, що чіткість дефініцій є необхідною умовою для коректного співставлення емпіричних даних та інтерпретації результатів, доцільно уточнити поняття на базовому рівні класифікації, що формують теоретичний фундамент будь-якого дослідження сфери будівництва та їхнє місце у структурі економіки відповідно до міжнародних стандартизованих підходів і українських наукових визначень.

Нижче здійснено аналіз дефініцій ключових понять на різних рівнях (табл. 1 та табл. 2) – від базових категорій класифікації до агрегованих концептів – на основі аналізу наукової та нормативної літератури, українських вчених і міжнародних джерел.

На базовому рівні класифікації центральними є поняття «галузь» (industry), зокрема в контексті будівництва – «будівельна галузь» (construction industry), а також пов'язані терміни «будівництво» (construction) та «індустрія» (industry) і їх поєднання «будівельна індустрія».

Таблиця 1

Визначення для сфери будівництва на базовому рівні класифікації

термін	визначення
Галузь (офіційні джерела)	За Класифікатором економічної діяльності ООН (ISIC). Rev.4: «Галузь – це група підприємств, що здійснюють однакові або подібні види економічної діяльності» [6]
	За Класифікатором економічної діяльності ООН (ISIC). Rev.5: «Галузь визначається як сукупність усіх виробничих одиниць, які зайняті переважно однаковими або схожими видами виробничої діяльності»» [7]
	За визначенням OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). Glossary of Statistical Terms: «Галузь – це категорія економічної діяльності, визначена подібністю виробничих процесів» [23]
	За визначенням Eurostat у Класифікаторі NACE (Rev. 2.1 – 2025 edition): «Галузь – це сукупність видів економічної діяльності, класифікованих за подібністю вхідних даних, процесів і результатів виробництва» [20]
	За визначенням Eurostat у статті «Building the System of National Accounts – basic concepts»: «Група підприємств, що займаються однаковими або подібними видами діяльності, класифікується в одну галузь» [21]
	Державна служба статистики України у Методичних роз'ясненнях до КВЕД-2010 дає таке визначення: «Галузь – це сукупність видів економічної діяльності, що об'єднується за спільністю технологічних процесів, призначенням продукції або послуг» [10]
Галузь (наукові джерела)	Українські вчені географи Л. М. Нємець та інші у «Економічній і соціальній географії України» зазначають: «Галузь промисловості – це сукупність підприємств, що виділяються на основі єдності економічного призначення їх продукції, однорідності сировини і матеріалів, які споживаються, спільності технологічних процесів, своєрідності професійного складу тощо» [5, с. 52]

Будівельна галузь (офіційні джерела)	Класифікатор економічної діяльності ООН (ISIC). Rev.4, Класифікатор NACE (Rev. 2.1 – Statistical classification of economic activities in the European Union – 2025 edition) та Державна служба статистики України у Методичних роз'ясненнях до КВЕД-2010 зазначають: «Section F (Construction (Будівництво)) включає загальне будівництво та спеціалізовану будівельну діяльність для будівель та цивільного будівництва, нові роботи, ремонт, добудови та перебудови, зведення збірних будівель або споруд на ділянці, а також будівництво тимчасового характеру, будівництво житлових будинків, та будівель іншого призначення або будівництво цивільних інженерних споруд, водних об'єктів, зрошувальних систем, каналізаційних систем, промислових об'єктів, трубопроводів, ліній електропередач, тощо. Розділ також включає розробку будівельних проектів (не для продажу)» [6], [20], [10]
Будівельна галузь (наукові джерела)	О. О. Квасніцька у статті «Сутність будівельної діяльності: теоретичний погляд» зазначає, що будівельна галузь «…є сукупністю організацій, що характеризується єдністю економічного призначення продукції, що виробляється, однорідністю матеріалів, що використовуються, спільністю технологічної бази і технологічних процесів, особливим професійним складом кадрів, специфічними умовами праці» [3, с. 414], а також що «Галузь будівництва об'єднує діяльність загальнобудівельних і спеціалізованих організацій, проєктно-дослідницьких організацій, підприємств будіндустрії у складі будівельних об'єднань, а також організацій, що виконують будівельно-монтажні роботи господарським способом» [4, с. 415]
Будівництво, construction (переклад і тлумачення слова)	Cambridge Dictionary містить наступне визначення: «Construction: the work of building or making something, especially buildings, bridges, etc». [18]. Слово «construction» англійською мовою є аналогом слова «будівництво» в офіційній міжнародній та європейській статистиці, наукових працях
Будівництво, construction (офіційні джерела)	Класифікатор економічної діяльності ООН (ISIC). Rev.4, Класифікатор NACE (Rev. 2.1 – Statistical classification of economic activities in the European Union – 2025 edition). Опис секції F (construction), яка відповідає будівельній галузі [6], [20]
	Офіційні українські документи (накази, інструкції міністерств та відомств України) містять такі визначення: «Будівництво – спорудження нового об'єкта, реконструкція, розширення, добудова, реставрація і ремонт об'єктів, виконання монтажних робіт» [9], «Будівництво – нове будівництво, реконструкція, реставрація, капітальний ремонт об'єкта» [9]
	Генеральна конференція Міжнародної організації праці, Женева, 01.06.1998 р. у Конвенції про безпеку та гігієну праці у будівництві зазначає: «Термін «будівництво» охоплює: 1) будівельні роботи, конструктивні зміни, реставраційні роботи, капітальний і поточний ремонт та знесення усіх видів будинків чи будівель; 2) цивільне будівництво (земляні роботи й спорудження, конструктивні зміни, капітальний і поточний ремонт та знесення інженерних споруд та об'єктів, а також об'єктів, пов'язаних з наданням послуг, таких як комунікації, дренаж, каналізація, водопостачання й енергопостачання; 3) монтаж та демонтаж будов і конструкцій з елементів заводського виробництва, а також виробництво збірних елементів на будівельному майданчику» [8]

Будівництво (наукові джерела)	Є.Б. Угненко та інші у роботі «Основах організації будівництва та будівельного виробництва» визначають будівництво, як «одну з головних галузей економіки, що забезпечує створення нових, розширення та реконструкцію діючих основних фондів» [15, с. 5] та зазначають: «Будівництво – одна з найдавніших і важливих сфер матеріального виробництва України, яка впливає на науковотехнічний прогрес та інші складові матеріального виробництва» [15, с. 9]
	В.І. Дмитренко у статті «Структура та основні суб'єкти будівельної галузі: безпековий аспект» зазначає наступне: «Аналізуючи трактування будівництва, пропонуємо комплексне визначення його суті: будівництво – це процес спорудження будівель і споруд, що полягає у створенні нових підприємств, здійснює розширення, реконструкцію і технічне переозброєння діючих підприємств та інших об'єктів виробничої сфери, а також невиробничої сфери, або іншими словами це – економічна діяльність, яка включає прогнозування, планування, проектування, спорудження об'єктів містобудування, впорядкування територій, розширення, технічне переобладнання підприємств та забезпечує зведення, реконструкцію житлових, громадських і виробничих будівель, споруд та створює базу для розвитку всіх інших сфер народного господарства» [2, с. 149]
Індустрія, Industry (офіційні джерела)	Аналог «галузі» англійською мовою в офіційній міжнародній та європейській статистиці (ООН (ISIC), OECD (Glossary of Statistical Terms), Eurostat. Building the System of National Accounts - basic concepts) [6],[23], [21]
Індустрія, Industry (переклад і тлумачення слова)	У Енциклопедії Сучасної України (том 11, 2011 р.) міститься таке визначення: «Індустрія (лат. industria – діяльність, старання) – галузь діяльності, сектор економіки, що охоплює виробництво, збут товарів, надання послуг споживачам ...» [3]
	Електронний ресурс «Словник синонімів української мови дає наступні визначенн: «Промисловість (галузь суспільного матеріального виробництва); Індустрія (фабрично-заводська, з машинною технікою)» [13]
	Cambridge Dictionary містить наступні визначення: «…the companies and activities involved in the process of producing goods for sale, especially in a factory or special area: trade and industry, industry and commerce» [19] та «the people and activities involved in one type of business: the gas/electricity industry, the tourist industry, manufacturing industries» [19]
Будівельна індустрія (українські наукові джерела)	Широко використовується в наукових працях українських вчених (економістів, географів, інженерів, архітекторів) у сенсі «будівельна галузь» або складова «будівельної галузі», що підкреслює промисловий, індустріальний характер діяльності, проте чіткого визначення терміну не надається, використовується радше як синонім. Наприклад, у статтях: Руської Р. В. та Пинди Ю. В. «Особливості функціонування будівельної індустрії в умовах макроекономічної нестабільності» [12], Д. П. Старостіної і Т. В. Савченко «Новітні технології в архітектурі Китаю» [14]. Подекуди у наукових працях вітчизняних дослідників можна зустріти визначення будівельної індустрії, як виробництва будівельних матеріалів та іншої продукції для забезпечення будівельного процесу, наприклад у Пинди Ю. В. у статті «Сучасний стан та особливості розвитку будівельного сектора у Причорноморському регіоні України» [11]

Construction Industry (іноземні наукові джерела)	В наукових працях іноземних вчених термін «construction industry» використовується загалом відповідно до поняття «будівельна галузь». Наприклад, Andrew Foulkes у статті "Defining The Scope Of The Construction Sector» зазначає: «The construction industry has an important role to play within the overall economy of any given country... Broadly speaking, the construction industry is part of the process creating and sustaining the built environment. In a narrow view, the construction industry is placed solely in the secondary sector, as these accounts for the transformation from manufactured materials into a final product» [17] (Будівельна галузь відіграє важливу роль у загальній економіці будь-якої країни... Загалом кажучи, будівельна галузь є частиною процесу створення та підтримки забудованого середовища. У вузькому сенсі будівельна галузь належить виключно до вторинного сектору, оскільки він відповідає за перетворення виготовлених матеріалів на кінцевий продукт).
Будівельна індустрія (офіційні джерела)	В національній системі класифікації економічної інформації, яка використовується для визначення видів економічної діяльності (КВЕД), не надається загального правового визначення терміну «індустрія»
«Комбінати будіндустрії»	В Україні досі існує таке пост-соціалістичне явище як «комбінати будіндустрії». За радянських часів ключова особливість комбінатів полягала в об'єднанні різних виробничих процесів в рамках одного підприємства. Це забезпечувало синергію та зменшувало логістичні витрати. Основна діяльність включала виготовлення широкого асортименту продукції, необхідної для зведення будівель та інфраструктури: залізобетонні труби та кільця, бетонні блоки, залізобетонні перемички та плити. Комбінати будіндустрії відігравали важливу роль в індустріальному житловому будівництві, забезпечуючи будівельні майданчики необхідними стандартизованими елементами для швидкого зведення типових будівель. В сучасній Україні існують підприємства (наприклад, ПАТ «Комбінат будіндустрії» у Києві), які продовжують діяльність у цій сфері, проте офіційна статистика обліковує їхню діяльність, як «виробництво промислової продукції, переробку», а не як будівництво

Як видно, міжнародні стандарти (ISIC, NACE) та статистична практика акцентують на групуванні одиниць за подібністю діяльності або процесів виробництва. Натомість в українській економічній літературі радянського періоду галузь описувалась через *«єдність призначення продукції, однорідність сировини, технологічних процесів, своєрідність кадрів»* тощо. Такий підхід теж підкреслює технологічну спільність, але оперує поняттям «галузь народного господарства», яке нині витіснене терміном «галузь економіки».

Із диверсифікацією діяльності в будівництві стає дедалі актуальнішою потреба в розширенні меж галузі. Багато компаній, що працюють у сфері будівництва прагнуть охоплювати ширший комплекс робіт і послуг, що підсилює значення розширеного підходу з чітко окресленими складовими. Таке визначення має охоплювати повний життєвий цикл будівельної продукції – від видобутку ресурсів і виробництва матеріалів до створення об’єкта та подальшого його обслуговування, яке є невід’ємною частиною формування та підтримання збудованого середовища. Необхідність аналізу інтеграційних зв’язків, міжгалузевої взаємодії та структурної ролі будівництва у національній економіці також вимагає узагальнення (розширення) характеристик будівництва, консолідації окремих з точки зору офіційної статистики видів

економічної діяльності у агреговані одиниці і переходу до ширших аналітичних категорій, таких як *будівельний сектор, комплекс, кластер*. Ці поняття не закріплені однозначно у міжнародних класифікаціях, але використовуються в аналітичних та наукових роботах для ширшого охоплення сфери будівництва.

Таблиця 2

Визначення сфери будівництва на агрегованому класифікаційному рівні

термін	визначення
Будівельний сектор (українські наукові джерела)	Серед досліджень українських науковців немає єдиного підходу до визначення будівельного сектору з точки зору, які види економічної діяльності до нього входять. Існують, як ототожнення його із будівельною галуззю [1], так і надання більш широкого змісту (виробництво буд матеріалів, будівництво, проєктування, обслуговування) [11].
Construction sector, Construction economic sector system (іноземні наукові джерела)	Andrew Foulkes у статті «Defining The Scope Of The Construction Sector» зазначає: «The construction sector consists of much more than merely on-site production. There is an entire life cycle that begins with the extraction of the raw materials at the mining stage and ends with the after-sales services. Although some of these areas do not lie within the SIC code of construction, it can easily be argued that they are directly attributable to construction» [17] (будівельний сектор складається з набагато більшого, ніж просто виробництво на місці. Існує повний життєвий цикл, який починається з видобутку сировини на етапі видобутку корисних копалин і закінчується післяпродажним обслуговуванням. Хоча деякі з цих сфер не входять до коду SIC будівництва, можна легко стверджувати, що вони безпосередньо пов'язані з будівництвом).
	Jean Carassus у своїй роботі «From the construction industry to the construction sector system» зазначає: «The construction economic sector system is made of segments, which are professions or sectors. These segments are part of the groups of activities. In construction, there are three main groups of activities. The first group of activities concerns the continuous management of the existing stock of structures. The second group of activities concerns the short-lived design and complex production assembly on itinerant sites. The third group of activities is focused around the industrial production and distribution of materials, components, equipment and plant implemented, assembled, installed by construction firms on worksites» [22] (Будівельний сектор економіки складається з сегментів, які є частиною груп видів діяльності: постійне управління існуючим фондом споруд, проєктування та будівництво на майданчиках, промислове виробництво та розподіл матеріалів, компонентів, обладнання та устаткування, що впроваджуються, збираються, встановлюються будівельними фірмами на робочих майданчиках)
Будівельний комплекс (наукові джерела)	Українськими вченими географами Л. М. Нємець та інші у роботі «Економічній і соціальній географії України» надається визначення з точки зору міжгалузевих виробничих комплексів («Міжгалузеві-виробничі комплекси – це сукупність декількох галузей, які виробляють взаємозамінну продукцію або послідовно переробляють певну вихідну сировину, включаючи її добування (лісовиробничий, агропромисловий, будівельний), або ж розв‘язують важливу загальнодержавну економічну, соціальну чи іншу проблему (військово-промисловий, рекреаційний, продовольчий комплекси тощо») [5, с. 53] Проте варто зазначити, що більш вживаними є поняття металургійного, машинобудівного, паливно-енергетичного, хімічного та агропромислового комплексу України, а поняття будівельного комплексу практично не вживається

	Іноземні джерела не мають такого визначення для сфери будівництва
	Існують також визначення українськими науковцями, де будівельний комплекс – самостійна галузь економіки, яка служить базою економічного та науково-технічного розвитку всіх його галузей і об'єднує виробництво будівельних матеріалів і будівельне виробництво (Є. Б. Угненко та інші «Основи організації будівництва та будівельного виробництва») [15]
Будівельний кластер	Будівельний кластер – це географічно сконцентрована група пов'язаних компаній, які працюють у будівельній галузі та суміжних сферах, таких як виробництво матеріалів, проєктування, будівництво, логістика та фінансування [16] Проте кластери це форма кооперації (як правило за географічним принципом та за принципом схожості, взаємопов'язаності) з метою підвищення конкурентоздатності та інновацій, а не спосіб статистики і аналізу

Провівши аналіз дефініцій, що стосуються сфери будівництва, в якості висновку можна сказати, що найбільш універсальним, зрозумілим, поширеним, науковим, міждисциплінарним і таким, що відповідає національним та міжнародним статистичним стандартам, є визначення «будівельна галузь» («*construction*»), яке об'єднує діяльність та результати діяльності підприємств у сфері будівництва, реконструкції та ремонту, в тому числі будівництво будівель (житлових і нежитлових) і споруд, організацію будівництва будівель, будівництво доріг, залізниць, автострад, метрополітену, мостів, тунелів, комунікацій, трубопроводів, електротехнічних споруд, тощо, а також спеціалізовані будівельно-монтажні роботи. Інші визначення базового рівня класифікації («будівництво», «будівельна індустрія», «індустрія будівництва», тощо), також мають право на використання у дослідженнях, проте потребують уточнення змісту у дослідженні. На агрегованому рівні класифікації найбільш універсальним і міжнародно визнаним є «будівельний сектор» («construction sector»), як сукупність діяльності та продукції будівельної галузі та суміжних галузей, перш за все видобувної (будматеріали), переробної (будматеріали) та пов'язаних з цим послуг. Проте наповнення змістом «будівельного сектору» залежить від мети дослідження (наприклад до переліку можуть бути додані частки машинобудівної, транспортної галузей, тощо), тому використання цього терміну у дослідженні також вимагає від автора уточнення змісту визначення. Теж саме стосується визначень «будівельний комплекс», «будівельний кластер».

Список використаних джерел:

1. *Демидова О.С., Колесник Т.М., Колонтаєвський О.П. Аналіз динаміки розвитку будівельного сектора економіки України. 2017. URL: https://www.researchgate.net/publication/394085233_ANALIZ_DINAMIKI_ROZVITKU_BUDIVELNOGO_SEKTORA_EKONOMIKI_UKRAINI*
2. *Дмитренко В.І. Структура та основні суб'єкти будівельної галузі: безпековий аспект // Вчені записки Університету «КРОК» No1(57), 2020. Розділ 8. Економічна безпека держави та суб'єктів господарської діяльності. С. 147-154. URL: https://snku.krok.edu.ua/index.php/vcheni-zapiski-universitetu-krok/article/view/283/298*
3. *Енциклопедія Сучасної України / редкол.: І.М. Дзюба, А.І. Жуковський, М.Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2011. URL: https://esu.com.ua/article-13378*

4. *Квасніцька О.О. Сутність будівельної діяльності: теоретичний погляд // Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія». 2011. С. 411–423. URL: https://dspace.onua.edu.ua/server/api/core/bitstreams/dc1c3bee-be90-4d0d-b873-97b47baa06da/content*
5. *Нємець Л.М., Сільченко Ю.Ю., Вірченко П.А. Економічна і соціальна географія України: навчально-методичний посібник. Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2014. 266 с. URL: http://soc-econom-region.univer.kharkov.ua/wp-content/uploads/2017/07/%D0%92%D1%96%D1%80%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE-%D1%81%D1%96%D0%BB%D1%8C%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%BA%D0%BE-%D0%9D%D1%94%D0%BC%D0%B5%D1%86%D1%8C-%D0%95%D0%A1%D0%93%D0%A3.pdf*
6. *United Nations. International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC). Rev. 4. URL: https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_4rev4e.pdf?utm_source*
7. *United Nations. International Standard Industrial Classification of All Economic Activities (ISIC). Rev. 5. URL: https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ/Download/In%20Text/ISIC5_Intro_11Mar2024.pdf?utm_source*
8. *Генеральна конференція Міжнародної організації праці. Конвенція про безпеку та гігієну праці у будівництві № 167. Женева, 01.06.1998. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_021/ed19910111/find?text=%E1%F3%E4%B3%E2%ED%E8%F6%F2%E2%EE#Text*
9. *Офіційний сайт Верховної Ради України. Термінологія законодавства України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/term/2199*
10. *Офіційний сайт Державної служби статистики України. URL: https://stat.gov.ua/index.php/uk/pages/klasyfikatsiyi?utm_source*
11. *Пинда Ю.В. Сучасний стан та особливості розвитку будівельного сектора у Причорноморському регіоні України // Причорноморські економічні студії. Вип. 9–2. 2016. С. 41–46. URL: https://bses.in.ua/journals/2016/9-2-2016/11.pdf*
12. *Руська Р.В., Пинда Ю.В. Особливості функціонування будівельної індустрії в умовах макроекономічної нестабільності // Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. Вип. 20. Серія економічна, серія юридична: збірник наукових праць з економічних та юридичних наук. Львів, 2018. С. 101–108. URL: https://www.researchgate.net/profile/Olena-Bochko/publication/344249414_STRATEGICNE_ZABEZPECENNA_PLANUVANNA_INVESTICIJNOI_PRIVABLIVOSTI_PIDPRIEMSTVA_s40-44/links/5f608e18a6fdcc11641336d6/STRATEGICNE-ZABEZPECENNA-PLANUVANNA-INVESTICIJNOI-PRIVABLIVOSTI-PIDPRIEMSTVA-s40-44.pdf*
13. *Словник синонімів української мови. URL: https://1675.slovaronline.com/43781-%D1%96%D0%BD%D0%B4%D1%83%D1%81%D1%82%D1%80%D1%96%D1%8F*
14. *Старостіна Д.П., Савченко Т.В. Новітні технології в архітектурі Китаю // Тези 75-ї наукової конференції професорів, викладачів, наукових працівників, аспірантів та студентів університету. Т. 2. 02 травня – 25 травня 2023 р. Полтава, 2023. URL: https://nupp.edu.ua/uploads/files/0/events/conf/2023/75conf/zbirnyk2.pdf*
15. *Угненко Є.Б., Тимченко О.М., Бєлікова Н.В. Основи організації будівництва та будівельного виробництва : конспект лекцій. Ч. 1. Харків: УкрДУЗТ, 2019. 81 с. URL: http://lib.kart.edu.ua/bitstream/123456789/2090/3/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%BB%D0%B5%D0%BA%D1%86%D1%96%D0%B9.pdf*
16. *Шапошніков К.С., Андрусів С.В., Зелінська Г.О. Кластери як модель інноваційної діяльності в будівельній галузі // Причорноморські економічні студії. Вип. 79. 2023. С. 48–51. URL: https://bses.in.ua/journals/2023/79_2023/8.pdf*

17. *Foulkes A., Ruddock L. Defining the scope of the construction sector. URL: https://www.irbnet.de/daten/iconda/CIB16522.pdf*
18. *Construction // Cambridge Dictionary. URL: https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/construction*
19. *Industry // Cambridge Dictionary. URL: https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/industry*
20. *Eurostat. NACE classification. Rev. 2.1 (2025 edition). URL: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-manuals-and-guidelines/w/ks-gq-24-007*
21. *Eurostat. Building the System of National Accounts - basic concepts. [Електронний ресурс]. – Eurostat. Building the System of National Accounts – basic concepts. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Building_the_System_of_National_Accounts_-_basic_concepts*
22. *Carassus J. From the construction industry to the construction sector system. URL: https://www.irbnet.de/daten/iconda/CIB1204.pdf*
23. *OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development). Glossary of Statistical Terms. URL: https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2008/09/oecd-glossary-of-statistical-terms_g1gh9ad7/9789264055087-en.pdf?utm_source*

УДК 911.3

СУЧАСНЕ БАЧЕННЯ ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ: ВІД КЛАСИЧНИХ ТЕОРІЙ ДО РЕАЛІЙ ВОЄННОГО ЧАСУ

Артем Гавріков
artem.havrikov@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Проблематика продовольчої безпеки посідає центральне місце у системі глобальної та національної безпеки, оскільки від її рівня залежить соціально-економічна стабільність, стійкість державних інститутів та якість життя населення. У теоретичному аспекті продовольча безпека розглядається як такий стан економіки, за якого кожна людина постійно має фізичну, соціальну та економічну можливість отримувати достатню кількість безпечних і якісних харчових продуктів, необхідних для підтримання активного та здорового способу життя [6]. Згідно з методологією Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН, вона включає чотири взаємопов'язані компоненти – наявність, доступність, використання та стабільність [7].

Традиційні дослідження Сен А., Клап Дж. наголошували на взаємозв'язку продовольчої безпеки з економічним розвитком, соціальною справедливістю та глобальними торгівельними відносинами [5, 9].

З позицій системного підходу продовольча безпека виступає багатовимірним явищем, у структурі якого поєднуються економічна, соціальна, екологічна та політична складові. Економічна складова відображає рівень самозабезпечення продовольством, ефективність аграрного виробництва та стан ринку. Соціальна характеризує доступність продовольства для різних верств

© Гавріков А., 2025

населення, рівень доходів і структуру споживання. Екологічна визначається здатністю аграрного сектору забезпечувати виробництво без деградації природних ресурсів, а політична – роллю держави у підтримці стабільності внутрішнього ринку та гарантуванні продовольчої незалежності [8].

З початком повномасштабної війни в Україні у 2022 році виникла потреба у переосмисленні підходів до аналізу продовольчої системи як на глобальному рівні так і на національних через поєднання економічного, безпекового, екологічного та геополітичного вимірів.

Новітні дослідження свідчать, що війна в Україні стала каталізатором глибокої трансформації глобальної продовольчої системи. Україна, яка до 2022 року забезпечувала до 10 % світового експорту зернових і понад 50 % постачання соняшникової олії, перетворилася на чинник глобальної продовольчої нестабільності [10]. Це спричинило зміщення фокусу наукових досліджень із забезпечення внутрішньої продовольчої самодостатності до оцінки стійкості аграрних систем у кризових умовах [2, 3].

Сучасна українська наукова школа трактує продовольчу безпеку не лише як економічну категорію, а як структурну складову національної безпеки, що включає ресурсний, виробничий, логістичний та експортний виміри. О. Шубравська підкреслює, що повномасштабне вторгнення російської федерації актуалізували питання захищеності агропромислового комплексу від зовнішніх викликів і потребу формування адаптивної моделі аграрного виробництва [4]. Важливим теоретичним зрушенням стало усвідомлення продовольчої безпеки як динамічного процесу, що визначається стійкістю продовольчих ланцюгів, диверсифікацією ринків збуту та технологічною автономністю аграрного сектору.

Ключовою тенденцією після 2022 року стало поєднання глобалістського та безпекового підходів до вивчення продовольчої безпеки. Якщо раніше акцент робився на забезпеченні продовольчої достатності у межах внутрішнього ринку, то нині важливим аналітичним вектором є здатність держави підтримувати аграрне виробництво в умовах війни, забезпечуючи водночас виконання міжнародних зобов’язань з експорту [1]. Це визначає новий вимір поняття «продовольчої безпеки» - як системи, що поєднує стратегії виживання та розвитку.

Економічний аспект охоплює рівень самозабезпечення продовольством, ринкову стабільність і цінову доступність; соціальний – структуру споживання, рівень доходів населення та продовольчу нерівність; екологічний – стале використання природних ресурсів; політичний – роль держави у гарантуванні продовольчої незалежності й виконанні міжнародних гуманітарних зобов’язань.

В умовах війни особливого значення набуває логістичний аспект продовольчої безпеки, пов’язаний із забезпеченням експорту зернових через альтернативні маршрути («зернова ініціатива», дунайські порти, транзит через ЄС). Порушення традиційних морських шляхів експорту продемонструвало, що продовольча безпека має не лише виробничий, а й інфраструктурно-геополітичний вимір.

Таким чином, у період 2022-2025 років теоретичні засади продовольчої безпеки зазнали суттєвого розвитку. Сучасна парадигма базується на поєднанні

економічного, гуманітарного та безпекового підходів, що дозволяє розглядати продовольчу безпеку як ключовий елемент стійкості держави, її здатності функціонувати в умовах кризи та зберігати потенціал участі у світовій продовольчій системі.

Список використаних джерел:

1. *Колосов, С., Гавріков, А., Телебєнєва, Є. (2025). Експортний потенціал зернових культур в умовах війни (на прикладі України). Часопис соціально-економічної географії, 38, 65-72. https://doi.org/10.26565/2076-1333-2025-38-08*
2. *Олійник Т.І., Жураковська А.В. АПК у забезпеченні продовольчої безпеки України як основа сталого розвитку. Молодий вчений, 2024, № 2 (126), с. 18–22. DOI: https://doi.org/10.32839/2304-5809/2024-2-126-4*
3. *Румик І.І. Продовольча безпека під час війни: "нова зброя" чи еволюційність розвитку?! // Економічні перспективи підприємництва у воєнні часи та опісля: збірник матеріалів VI Міжнародної науково-практичної конференції (22 травня 2023 р., м. Ірпінь). Державний податковий університет, 2023. – С. 170-174. https://dspace.krok.edu.ua/handle/krok/5037*
4. *Шубравська О.В., Прокопенко К.О. Забезпечення продовольчої безпеки України: повоєнний контекст. Економіка України, 2022, № 7, с. 21-42. URL: http://economyukr.org.ua/docs/EU_22_07_021_uk.pdf*
5. *Clapp, J. Food Security and the Global Economy. In: The Oxford Handbook of Food, Politics, and Society. Oxford University Press, 2014 p. 642-657. DOI: https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199588862.013.0036*
6. *FAO. (1996). Rome Declaration on World Food Security and World Food Summit Plan of Action. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations. URL: https://www.fao.org/4/w3613e/w3613e00.htm*
7. *FAO. (2008). An Introduction to the Basic Concepts of Food Security. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations. URL: https://www.fao.org/4/al936e/al936e00.pdf*
8. *Leal Filho W., Fedoruk M., Paulino Pires Eustachio J. H., Barbir N., Lisovska T., Lingos A., Baars C. How the War in Ukraine Affects Food Security. Foods, 2023, Vol. 12, No. 3996. DOI: https://doi.org/10.3390/foods12213996*
9. *Sen A. Ingredients of Famine Analysis: Availability and Entitlements. The Quarterly Journal of Economics, 1981, Vol. 96, Issue 3, p. 433 464. DOI: https://doi.org/10.2307/1882681*
10. *World Bank. Food Security Update: Recent Trends and Global Implications. Washington, DC. (2023) URL: https://www.worldbank.org/en/topic/agriculture/brief/food-security-update*

УДК 911.3

КІЛЬКІСНА ОЦІНКА ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНИХ ПОТЕНЦІАЛІВ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

Володимир Грицевич
gvsmgs@gmail.com
Наукове товариство імені Т. Шевченка, м. Львів, Україна

Ефективне вивчення можливостей та перспектив регіонального розвитку потребує знання потенціалів регіонів. Поняття потенціалу вже давно використовують в економіко-географічних дослідженнях і дослідники правильно ставлять питання про потенціал ресурсів, однак переважно все

© Грицевич В., 2025

зводиться до статистично-словесного аналізу ресурсів. Кількісна оцінка потенціалів майже не розроблена, хоча потреба така існує. Бажано, щоб суспільно-географічне розуміння потенціалу відповідало існуючому міждисциплінарному розумінню.

Ми виходимо з того, що потенціал є атрибутом ресурсів. Потенціал – це здатність ресурсу задовольняти виконання певної системної функції територіальної системи. Очевидно, що кожній системній функції відповідає свій тип потенціалу. Це логічно приводить до розуміння кількісної міри потенціалу як міри ресурсу "помноженої" на результат дії ресурсу, на функціональний ефект, на міру виконання системної функції. Такі ідеї вже висловлювалися і були частково реалізовані в [1, 2]. Сьогодні мова йде про подальший розвиток цих ідей в руслі метризації соціально-економічного стану регіонів [3].

Нехай досліджувана територіальна система (наприклад регіон, область) складається з K територіальних елементів (наприклад районів). Усі кількісні ознаки цих елементів поділяємо на ресурсні, які описують ресурсну базу потенціалу і тут відіграють роль факторних ознак, а також на функціональні, які описують виконувані територіальними елементами системні функції і тут виконують роль результуючих ознак. Такий підхід загалом, а також до вимірювання суспільно-географічних потенціалів називаємо ресурсно-функціональним.

Нехай **u** – вектор-стовбець значень m факторних (ресурсних) ознак $u_1, u_2, \dots, u_m$. Вважаємо, що над цими ознаками здійснено K спостережень у розрізі територіальних елементів. Ці спостереження можна описати матрицею U, яка має m стовпців та K рядків і відображає таблицю спостережень. Для спрощення подальших викладок вважаємо, що матриця U вже нормалізована, тобто сума чисел у кожному стовпці рівна нулю і сума квадратів чисел у кожному стовпці рівна K.

Аналогічно нехай **v** - вектор-стовбець значень n результуючих (функціональних) ознак $v_1, v_2, \dots, v_n$. Вважаємо, що над цими ознаками здійснено K спостережень у розрізі територіальних елементів. Ці спостереження можна описати матрицею V, яка має n стовпців та K рядків і відображає таблицю спостережень. Для спрощення подальших викладок вважаємо, що матриця V вже нормалізована, тобто сума чисел у кожному стовпці рівна нулю і сума квадратів чисел у кожному стовпці рівна K.

В рамках зроблених припущень, використовуючи матричний запис та матричні операції, для факторних ознак матрицю кореляцій (розміром m×m) можна обчислити так: $Ruu = (1/K) \cdot U^T \cdot U$. Матриця взаємних кореляцій між факторними та результуючими ознаками (розміром m×n) обчислюється так: $Ruv = (1/K) \cdot U^T \cdot V$.

Вважаємо, що потенціал (енергетична міра) обчислюється так як прийнято в природничих науках – як добуток фактору на результат його дії. В нашому випадку це буде сума добутків факторів на результати з кореляційною поправкою на силу та напрямок їхнього зв'язку, тобто у векторно-матричному запису: $w = \mathbf{u}^T \cdot Ruv \cdot \mathbf{v}$. Результатом є скалярна величина потенціалу w , яка описує його просторову щільність.

Далі використовуємо лінійний регресійний зв'язок між факторними та результуючими ознаками, який описується рівністю $\mathbf{v} = B \cdot \mathbf{u}$, де B – матриця коефіцієнтів лінійної регресії. За методом найменших квадратів цю матрицю можна визначити так $B = Ruv^T \cdot (Ruu)^{-1}$. Тоді для просторової щільності потенціалу ресурсу отримуємо остаточну формулу, яка є квадратичною формою відносно факторних ознак:

$$w = \mathbf{u}^T \cdot F \cdot \mathbf{u} , \qquad (1)$$

де $F = (Ruv \cdot Ruv^T) \cdot (Ruu)^{-1}$ - квадратна матриця коефіцієнтів розміром m×m.

Отримана система моделей дає в руки дослідникy метод кількісної оцінки величини будь-яких економіко-географічних (чи навіть суспільно-географічних) потенціалів. Для цього потрібно спочатку мати дві статистичні таблиці в розрізі територіальних елементів. Перша таблиця – для ознак які вимірюють обсяг (щільність) ресурсів і друга таблиця – для ознак які вимірюють функціональний результат використання ресурсів. Далі здійснюється стандартна нормалізація обох таблиць по стовпцях. В результаті з першої таблиці отримуємо матрицю U, а з другої таблиці отримуємо матрицю V. За відомими матричними формулами обчислюємо матрицю кореляцій факторних ознак Ruu і матрицю взаємних кореляцій між факторними та результуючими ознаками Ruv. З використанням операцій транспонування, обчислення оберненої матриці та множення матриць отримуємо матрицю коефіцієнтів F квадратичної форми, яка дає змогу безпосередньо обчислювати потенціал (щільність потенціалу) для будь-яких значень факторних (ресурсних) ознак за формулою (1).

Принагідно можна зауважити, що і в інших науках, наприклад у фізиці чи механіці суцільних середовищ, низка енергетичних показників теж обчислюється через квадратичні вирази.

Подальший розвиток представлених ідей може полягати у їхньому вдосконаленні і відмові від нормалізованих показників.

Список використаних джерел:

1. *Грицевич В.С. Математико-географічний аналіз відтворювального потенціалу трудових ресурсів (на прикладі Львівської області) / Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету. Серія: Географія, № 2. – Тернопіль, 1998. – С. 67-70.*
2. *Грицевич В.С. Математико-географічний підхід до визначення інтегрального потенціалу територіальних систем / Наукові записки Тернопільського державного педагогічного університету. Серія: Географія, № 1. – Тернопіль, 1999. - С. 72-75.*
3. *Грицевич В.С. Методика метризації соціально-економічного стану регіонів із метою оцінки їх потенціалів / Суспільно-географічні чинники розвитку регіонів. – Луцьк, 2025. – С. 31-32.*

УДК 911.3

ТРАНСФОРМАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ

Олександр Деменко, Юрій Кандиба
demenko2020.8950467@student.karazin.ua, yuriy.kandyba@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Транспортна система відіграє ключову роль в економічному розвитку будь-якої держави, але особливо – найбільшої за площею в Європі. Вона забезпечує логістику, мобільність населення та зовнішньоекономічну діяльність, підтримуючи конкурентоспроможність держави на міжнародному ринку, що вкрай важливо в час глобалізації. Після повномасштабного вторгнення російської федерації 24 лютого 2022 року транспортна система України стала однією з найбільш вразливих сфер. Зазнаючи значних пошкоджень, вона вимушена постійно відновлюватися та адаптуватися під нові виклики.

З початком бойових дій повітряний простір над Україною було миттєво закрито і авіаційне сполучення припинено. Одночасно, російські війська почали активні ракетні обстріли всіх ключових аеродромів України. Як наслідок, з 35 аеродромів було пошкоджено 19, зокрема 12 цивільних і 7 аеродромів подвійного призначення. За попередніми підрахунками, загальний обсяг пошкоджень, завданий авіаційній галузі, складає близько $2,1 млрд. Це менше за інші складові транспортної системи, але через повне припинення діяльності до збитків треба додавати ще й втрачений потенційний непрямий дохід, який забезпечувала галузь для економіки, та який стабільно збільшувався після закінчення пандемії Covid-19. Для збереження бізнесу та часткової компенсації втраченого внутрішнього ринку українські авіакомпанії переорієнтувалися на зовнішній ринок – надаючи свої літаки з екіпажами іншим авіаперевізникам за кордоном [8]. Закордонні подорожі з України були заміщені залізницею та автотранспортом через наземний кордон (в основному польський).

Портова інфраструктура, як і авіаційна, на початку повномасштабного вторгнення зупинила своє функціонування. Але на відміну від попередньої, з часом вона змогла відновити роботу, якщо не на довоєнному, то на ефективному для української економіки рівні. На початку повномасштабного вторгнення були окуповані порти Бердянськ і Маріуполь в Азовському морі та Скадовськ в Чорному. Робота інших чорноморських портів була призупинена через мінування прибережної зони. Без України – яка є одним з провідних світових експортерів зерна (в основному пшениці та кукурудзи) – почалося підвищення цін цієї продукції на світовому ринку, а деякі країни Африки, Латинської Америки та Азії почали відчувати помітні проблеми з його нестачею. Для вирішення проблеми була створена “Лінія Солідарності” – експорт українського зерна за допомогою залізничного, автомобільного та річкового транспорту.

© Деменко О., Кандиба Ю., 2025

Незважаючи на відносну успішність, особливо шлях через Дунай, де основними портами були Ізмаїл, Кілія та Рені, наблизитися до рівня експорту через Чорне море таким чином було неможливо. В результаті 22 липня 2022 року була підписана Чорноморська зернова ініціатива – так звана “зернова угода”. Вона передбачає безпечне судноплавство для експорту зерна та супутніх харчових продуктів, а також добрив, з українських портів Одеси, Чорноморська та Південного. Судна проходитимуть Чорним морем у спеціально створених розмінованих коридорах, і зобов'язані заходити до Туреччини для огляду. Це не пряма угода між Україною та росією, а дві окремі домовленості: між Організацією Об’єднаних Націй і Україною та ООН і Росією. Також в обох з них в ролі посередника виступає Туреччина. Після виходу Росії з угоди 17 липня 2023 зросла ескалація бойових дій на Чорному морі, за результатом яких Україна послабила російський флот і в односторонньому порядку проголосила створення нового коридору. У відповідь Росія стала систематично завдавати ракетних ударів по портовій та зерновій інфраструктурі на півдні України. Прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у $0,85 млрд. Незважаючи на припинення угоди та часті обстріли, Україні вдалося зберегти рівень експорту зернової продукції. А враховуючи, що після початку повномасштабного вторгнення зернові випередили товари промисловості в загальному експорті, ця складова є вирішальною для України на міжнародному ринку [4, 6].

На початку війни українська залізниця продемонструвала свою роль як об’єкт критичної інфраструктури, успішно взявши на себе задачу по безкоштовній евакуації мільйонів українців, що опинились в зоні бойових дій, а також по доставці критично важливих матеріалів та обладнання у ці регіони, та стала активною мішенню для російських обстрілів та атак. За попередніми оцінками, загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить близько 600 км; кількість пошкоджених залізничних вокзалів і станцій – 126, з яких пошкоджено або знищено на підконтрольній території більше 53 і решта – на неконтрольованих територіях. Пошкоджені або знищені сотні електропідстанцій. Також, більше ніж 700 км залізничних колій знаходяться на тимчасово окупованій території. При цьому, є підстави вважати, що все рухоме майно Укрзалізниці, яке не було вивезено з таких територій, можна вважати повністю втраченим (зруйнованим або викраденим військами країни-агресора). Таким чином, загальні прямі збитки в цьому секторі оцінюються в $4,3 млрд [3].

За оцінками, внаслідок бойових дій руйнувань зазнали 26 тис. км доріг та 344 мостів. За інформацією Укравтодору, середня вартість будівництва доріг у 2021 році становила близько 29 млн грн за 1 км дороги. З урахуванням цього, попередня оцінка сумарних втрат внаслідок прямого руйнування доріг може складати близько $28,3 млрд в еквіваленті. Також було проведене дослідження, за яким затоплено 290,3 км доріг внаслідок руйнування Каховської ГЕС, що збільшує оцінку сумарних втрат на $0,3 млрд. Оцінка пошкоджень та руйнувань мостів додає ще $2,6 млрд збитків по інфраструктурі. Прямі втрати приватного легкового транспорту становлять приблизно $2,2 млрд або 260 тис. автомобілів [1, 2].

Україна має достатню кількість великих міст з розвиненими системами громадського транспорту. Деякі з них, будучи в прифронтовій зоні, постраждали від обстрілів, в результаті чого були знищені депо та рухомий склад. Частково ці втрати були заміщені сотнями одиниць автобусів, трамваїв та тролейбусів, переданих за гуманітарними програмами з Європейського Союзу [5]. Прямі збитки, завдані комунальним підприємствам та приватним перевізникам, зокрема щодо зруйнованого транспорту, становлять $0,83 млрд. Підземні станції метрополітенів Києва, Харкова та Дніпра слугують тимчасовим укриттям для населення під час повітряних тривог й нічних ракетних та дронових обстрілів.

У підсумку треба зазначити, що транспортна система України, незважаючи на постійні ворожі атаки, продовжує відігравати ключову роль під час повномасштабного вторгнення, не тільки забезпечуючи мобільність населення та логістику для бізнесу, а й підвищуючи обороноздатність країни. Найбільше постраждала повітряна складова, яка була вимушена зупинити своє функціонування та переорієнтуватися на зовнішній ринок. Незважаючи на схожі проблеми на початку вторгнення, портова система змогла відновитися та забезпечувати найбільшу частку експорту української економіки у вигляді зерна. Залізнична та автомобільна складові забезпечують транспортування всередині країни, особливо в евакуації населення та доставці гуманітарних вантажів, та є основним шляхом за кордон. Загальний обсяг прямих збитків об’єктів транспортної системи України від агресії рф склав близько $38,5 млрд [7].

Список використаних джерел:

1. *Коссе Ірина. Зміна автомобільних логістичних маршрутів в Україні внаслідок війни. Інститут економічних досліджень та політичних консультацій.*
2. *Москвічова Олена. Транспортна інфраструктура України в умовах війни: виклики, трансформації та перспективи. Національний університет біоресурсів і природокористування України. URL: https://pte.ust.edu.ua/article/view/328523*
3. *Національний інститут стратегічних досліджень. Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 році. URL: https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r*
4. *Національний інститут стратегічних досліджень. Пріоритети розвитку реально сектору в умовах війни та повоєнного відновлення економіки України. URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2024-02/ad_realsektor-2023.pdf*
5. *Decentralization. President signs law allowing communities to use humanitarian transport for passenger transportation. URL: https://decentralization.gov.ua/en/news/19678*
6. *European Council. Ukrainian grain exports explained. URL: https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/ukrainian-grain-exports-explained/*
7. *Kyiv School of Economics. Звіт про прямі збитки інфраструктурі від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на листопад 2024 року. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf*
8. *Reuters. Ukrainian air carrier SkyUP builds up Europe business to survive war. URL: https://www.reuters.com/business/aerospace-defense/ukrainian-air-carrier-skyup-builds-up-europe-business-survive-war-2024-03-18/*

УДК 911.3

ВИКОРИСТАННЯ КОСМІЧНИХ ЗНІМКІВ ПРОГРАМИ *COPERNICUS* У ШКІЛЬНІЙ ТА ПОЗАШКІЛЬНІЙ КРАЄЗНАВЧІЙ РОБОТІ

Наталія Добровольська
natalie.dobrovolskaya@gmail.com
Комунальний заклад «Харківський обласний центр туризму, краєзнавства, спорту та екскурсій учнівської молоді» Харківської обласної ради

Супутникові технології стали одними з основних інструментів сучасності, адже вони відкривають нові напрями для досліджень, навчання та прикладних завдань.

Космічні знімки, що надходять із супутників, стали не лише потужним інструментом для фахівців у галузі географії, екології чи історії, а й важливим ресурсом для краєзнавчої роботи у закладах загальної середньої та позашкільної освіти. Використання таких матеріалів в освітньо-виховному процесі дає змогу учням поглиблено вивчати рідний край, бачити його у взаємозв'язках з природним і соціальним середовищем, а також формувати просторове мислення й екологічну свідомість.

Космічні знімки дають змогу чітко побачити, як змінюється ландшафт, визначити вплив природних і техногенних явищ, а також проаналізувати темпи урбанізації та розвитку сільськогосподарського використання територій. Це робить освітній процес більш інтерактивним, науково обґрунтованим і практично значущим. До того ж, враховуючи складність або іноді й неможливість організації освітнього процесу офлайн на прифронтових територіях, безперечною перевагою роботи з цифровими технологіями є можливість повноцінного виконання запропонованих завдань у дистанційному форматі.

Програма ***Copernicus*** — це масштабна європейська ініціатива, створена для системного спостереження за станом планети за допомогою супутникових місій та наземних сервісів. Вона об'єднує різні джерела даних, щоб забезпечити країни та користувачів точними відомостями про зміни в природному середовищі, ризики надзвичайних ситуацій, кліматичні процеси й інші важливі аспекти [3].

Україна з 9 квітня 2025 року стала повноправною учасницею програми, що дало змогу офіційно отримувати доступ до всього спектра її ресурсів та використовувати отримані дані для національних потреб і дослідницьких проєктів.

Супутники ***Sentinel*** є основою космічного сегмента Copernicus: це група апаратів, кожен із яких виконує певний тип спостережень — від зйомки поверхні у видимому спектрі до радіолокаційного моніторингу чи вимірювання атмосферних параметрів.

Для зручної роботи з цими даними створено хмарний сервіс ***Sentinel Hub***,

© Добровольська Н., 2025

що дозволяє швидко переглядати, обробляти та візуалізувати супутникові знімки без потреби встановлювати спеціальне програмне забезпечення, зокрема через ***Copernicus Browser*** [2] – безкоштовну, зручну й доступну онлайн-платформу, яка дає учням і вчителям можливість працювати з реальними супутниковими знімками високої якості.

Ця платформа дозволяє досліджувати території у різні пори року та порівнювати їхній стан у минулому й зараз, аналізувати природні й антропогенні зміни довкілля, виконувати вимірювання відстаней і площ. Інтерактивні інструменти, зокрема візуалізація даних та індекси води або рослинності, роблять роботу пізнавальною та наочною, а орієнтація на конкретну місцевість підсилює мотивацію до вивчення природи рідного краю.

У краєзнавчих дослідженнях дана платформа дає можливість працювати з реальними знімками місцевості, отриманими безпосередньо із супутників, що значно розширює можливості шкільних та гурткових досліджень. Тут можна обрати будь-яку точку на карті — своє місто, село, річку чи гори — і подивитися, як вона виглядає з висоти супутника.

1. Функціональні можливості роботи в Copernicus Browser [1]:

- *Переглядати знімки за різні часові періоди* — від кількох днів тому до кількох років у минуле.
- *Спостерігати природні та антропогенні зміни* — наприклад, як виросло місто, як змінюється природа протягом сезонів, наслідки повені або пожежі.
- *Використовувати спеціальні фільтри* — для виявлення додаткової інформації, яку неможливо побачити неозброєним оком: стан рослинності, наявність води, наслідки вирубок.
- *Вимірювання* — можна дізнатися відстані між об’єктами або площу полів, озер.

Отже, Copernicus Browser — це ніби «машина часу» та «зоряне око» в одному: він дозволяє мандрувати у часі й дивитися на рідний край так, як його бачать супутники з космосу.

2. Переваги використання Copernicus Browser у шкільній краєзнавчій роботі:

● *Доступність та безкоштовність*

Copernicus Browser є відкритим онлайн-інструментом, що не вимагає встановлення спеціального програмного забезпечення чи ліцензій. Учні та вчителі можуть працювати з ним із будь-якого пристрою, підключеного до інтернету.

● *Реальні супутникові дані високої якості*

Платформа надає доступ до знімків із супутників *Sentinel*, що дозволяє досліджувати територію в різні пори року та має архів даних за багато років. Можливість відстеження змін у ландшафті, розвитку інфраструктури, сезонних явищ тощо.

● *Інтерактивні інструменти аналізу*

Вбудовані фільтри та індекси (NDVI, NDWI, індекси пожеж, забруднення тощо) дозволяють проводити просторовий аналіз. Можливість вимірювання відстаней та площ прямо на карті.

● *Візуалізація та порівняння даних*

Учні можуть створювати власні візуалізації, змінювати палітри кольорів, застосовувати обробку знімків. Функція «порівняння» дає змогу бачити зміни за певний період (наприклад, до і після повені, вирубки лісу чи будівництва).

● *Формування цифрової грамотності*

Copernicus Browser навчає орієнтуватися в цифрових картах, оперувати шарами інформації, працювати з цифровими даними, зберігати їх та аналізувати у GIS-середовищах.

● *Актуальність у краєзнавчих дослідженнях*

Можливість знаходити та досліджувати конкретну обрану місцевість, що є важливим під час знайомства з природою та господарством рідного краю. Використання космічних даних для шкільних проєктів, конкурсів, проведення екологічного моніторингу, відстеження стану місцевих природних та антропогенних об'єктів.

● *Розвиток дослідницьких компетентностей*

Робота з Copernicus Browser сприяє формуванню в учнів навичок аналізу геопросторових даних, критичного мислення, уміння працювати з картографічними та цифровими ресурсами. Підготовка до сучасних STEM-напрямів та участі у наукових конкурсах.

● *Міжпредметна інтеграція*

Платформа може використовуватися на уроках географії, біології, екології, історії, інформатики. Дає змогу поєднувати гуманітарні та природничі підходи у дослідженнях.

Отже, використання космічних знімків у практичній діяльності учнівської молоді відкриває безліч можливостей для проведення наукових та освітніх досліджень з географії, екології, історії, економіки, геоінформатики та STEM-напрямків.

Орієнтовні теми та короткий зміст можливого практичного використання космічних знімків програми Copernicus у роботі учнівської молоді:

1. Моніторинг лісів і вирубок. Учні порівнюють знімки за різні роки та аналізують зміни площі лісових масивів, фіксують площу вирубок.

2. Стан річок і водойм. Аналіз знімків для виявлення замулення, цвітіння води, зниження рівня води.

3. Моніторинг пожеж. Використання інфрачервоного спектра для виявлення ділянок, що постраждали від пожеж.

4. Аналіз стану сільськогосподарських угідь. Використання NDVI-індексу для оцінки врожайності полів.

5. Забруднення довкілля. Вивчення впливу промислових підприємств на якість повітря, ґрунтів чи вод.

6. Урбанізація та зростання міст. Порівняння розміру міст за десятиліття.

7. Наслідки воєнних дій. Вивчення зруйнованої інфраструктури, згорілих полів, затоплених територій.

8. Кліматичні зміни. Аналіз зміни меж льодовиків, посух, зеленого покриву.

9. Моніторинг кордонів і природоохоронних територій. Контроль змін у заповідниках і національних парках.

10. Аналіз транспортної інфраструктури. Дослідження розвитку доріг, мостів, портів.

11. Геологічні процеси. Дослідження процесів зсувів, обвалів, ерозії ґрунтів.

12. Морські та прибережні дослідження. Аналіз зміни берегової лінії Чорного та Азовського морів.

13. Моніторинг стихійних лих. Дослідження повеней, засух, буревіїв.

14. Використання землі (land use/land cover). Класифікація територій за типом використання – сільськогосподарські, промислові, житлові.

15. Астрономічний вимір (STEAM-проекти). Порівняння супутникових знімків Землі з іншими планетами (освітній експеримент для уроків астрономії).

Даний перелік тем стане в нагоді під час практичних уроків з географії, біології, екології, заняття гуртків туристсько-краєзнавчого та еколого-натуралістичного напрямів, підготовки науково-дослідницьких робіт МАН, наукових конкурсів, олімпіад тощо. Учні зможуть працювати із справжніми науковими інструментами, що розвиває критичне мислення, навички аналізу даних та роботи з сучасними технологіями. Практичне використання програми Copernicus на уроках або у гуртковій роботі – це не просто ознайомлення з технологією, а й ефективний інструмент для формування сучасної особистості, здатної досліджувати, аналізувати і приймати обґрунтовані рішення в сучасних умовах інформатизації суспільства.

Список використаних джерел:

1. *Copernicus Data Space Ecosystem / About the Browser/ [Електронний ресурс] — Режим доступу до ресурсу: https://documentation.dataspace.copernicus.eu/Applications/Browser.html*
2. *Copernicus. Europe's Eyes On Earth [Електронний ресурс] — Режим доступу до ресурсу: https://www.copernicus.eu/en*
3. *ESA, Copernicus, Overview / Європейське космічне агентство/ [Електронний ресурс] — Режим доступу до ресурсу: https://www.esa.int/Applications/Observing_the_Earth/Copernicus/Introducing_Copernicus*

УДК 911.3

ВІДНОВЛЕННЯ АПК ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ ПІСЛЯ ВІЙНИ: УРОКИ НІМЕЦЬКОГО ДОСВІДУ

Данило Жевноватченко, Юрій Кандиба

zhevnovatchenko2020.9099816@student.karazin.ua, yuriy.kandyba@karazin.ua

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Харківська область є одним із важливих агропромислових регіонів України. Агропромисловий комплекс (АПК) області у довоєнний період був другою за значенням сферою економіки після промисловості, а понад половину

© Жевноватченко Д., Кандиба Ю., 2025

його продукції забезпечувало сільське господарство. Воно мало багатогалузеву структуру, у якій рослинництво становило 74%, а скотарство – 26%. Загальна площа сільськогосподарських земель регіону сягає 2,4 млн га, з них 1,9 млн га – орні землі. У виробництві брало участь майже 500 колективних підприємств, понад тисяча приватних господарств та близько 556 тисяч громадян. Провідне місце серед культур займали зернові, що охоплювали 550 тис. га, далі йшли кукурудза, соняшник та овочі, які вирощують по всій області. Важливою була галузь садівництва з 20 тисячами гектарів фруктово-ягідних насаджень [3].

Наслідки повномасштабної війни для АПК Харківської області є одними з найбільших в Україні, адже регіон протягом тривалого часу залишався зоною активних бойових дій. Харківщина увійшла до переліку областей, що втратили значну частину сільськогосподарських підприємств та земель через окупацію, руйнування та забруднення територій. Прямі збитки агросектору області оцінені у понад $2 млрд, що робить регіон другим за масштабом втрат після Донеччини. До значних втрат додалися непрямі збитки у розмірі близько $6 млрд, спричинені падінням виробництва, підвищенням собівартості й ускладненням логістики.

Однією з найсерйозніших проблем для регіону стало масштабне мінування земель. Область разом із Херсонською, Миколаївською та Донецькою зазнала найгірших наслідків. У 2024 році сапери змогли обстежити лише 20,1 тисячі гектарів, що є тільки невеликою частиною. Заміновані поля не лише вибували з виробництва, але й створювали смертельну загрозу для аграріїв: серед усіх 128 випадків підривів фермерів в Україні значна частина припадає саме на східні області. Навіть після очищення небезпека зберігається, адже окремі боєприпаси лишаються у ґрунті та можуть бути випадково підняті технікою.

Харківська область також постраждала від руйнування техніки, складів, зерносховищ та втрати врожаю. Значна частина агропідприємств знаходилась у районах, що перебували під тривалими обстрілами, а це означає знищені господарські комплекси, спалене збіжжя, розбита інфраструктура та нестача персоналу. Дефіцит кваліфікованих працівників посилився через евакуацію населення і небезпеку роботи в полі.

Великою проблемою є логістика. Хоч після звільнення частини територій доставка у Харківську область стала можливою, вона залишається дорогою та небезпечною. Відсутність безпеки для транспорту, ризики обстрілів та робота дронів обмежують можливості постачальників і переробників. Це підвищує собівартість продукції та зменшує конкурентоздатність місцевих аграріїв. Частина господарств була змушена працювати у форматі виживання: ділитися технікою, продавати врожай прямо з поля та шукати альтернативні варіанти зберігання.

Порушення ландшафту – ще одна масштабна проблема для Харківщини. Тисячі вирв, траншей та слідів важкої техніки спричинили прискорену ерозію, руйнування структури ґрунту та деградацію рослинного покриву. У деяких районах вивернуті десятки тисяч тонн землі, що робить відновлення ґрунтів справою десятиліть. Швидкість природного самовідновлення – лише близько 0,06 мм ґрунту на рік – означає, що багато ділянок можуть бути втрачені для якісного землеробства на довгий час [2].

Відновлення АПК у Харківській області має стратегічне значення для продовольчої безпеки країни та економічного відродження регіону. Корисним прикладом може стати досвід Західної Німеччини після Другої світової війни, де аграрний сектор став фундаментом її «економічного дива».

Відновлення АПК Німеччини після Другої світової війни стало можливим завдяки системним рішенням, закладеним у План Маршалла, та тому, що країна змогла використати зовнішню допомогу для внутрішніх перетворень. У перші повоєнні роки ФРН переживала глибоку продовольчу кризу: брак пального, добрив, кормів і техніки робив сільське господарство неспроможним забезпечити населення мінімальними потребами. План Маршалла дав змогу зупинити цей спад і створив умови для стійкого розвитку аграрної сфери.

Понад половина фінансових ресурсів Плану Маршалла спочатку спрямовувалася на забезпечення базових аграрних потреб: США постачали продовольство, корми, добрива та пальне. Німецький уряд продавав ці товари місцевому населенню за національну валюту, що одночасно зменшувало дефіцит продуктів й відновлювало попит на німецьку марку. Завдяки цьому вдалося стабілізувати ціни, приборкати інфляцію та забезпечити надходження коштів у спеціальні фонди відбудови. Ці фонди пізніше використовувалися для фінансування інфраструктурних проектів – електростанцій, залізниць і доріг – які були критично важливими для функціонування АПК.

Ключову роль відіграв механізм дешевих кредитів на 35 років із низькою ставкою та відстрочкою платежів. Це дозволило інвестувати у великі проєкти відновлення та модернізацію підприємств. Важливим також став технологічний компонент: США відправляли до Європи сотні експертів, які допомагали впроваджувати сучасні методи управління і аграрного виробництва. Тисячі європейських фахівців, у тому числі німців, проходили навчання у США, де знайомилися з новими технологіями, більш ефективною організацією праці та сучасними системами менеджменту. Саме зростання продуктивності стало ключем до довгострокового відновлення німецького сільського господарства, коли Європа не могла прогодувати себе до 1951 року й вимагала технологічного оновлення, а не лише фінансування.

Разом із технічним оновленням Німеччина отримала доступ до промислового обладнання, яке США допомагали закуповувати, а також вигоду від створення спільного європейського економічного простору. Скасування квот на імпорт і експорт стимулювало торгівлю й відкрило німецький агросектор до нових ринків. План Маршалла усунув більшість бар'єрів для розвитку економіки Німеччини – від нестачі капіталу до нестабільності валюти. Хоча цілі зі збільшення аграрного виробництва не були повністю досягнуті, країна отримала основу для майбутньої аграрної модернізації, а також доступ до ринків, які згодом стали ядром ЄС [1].

Харківська область може винести з цього досвіду кілька важливих уроків. По-перше, критичне значення має рання допомога аграріям у вигляді палива, добрив, кормів та техніки – саме те, що Німеччина отримала на старті, й без чого неможливо швидко реанімувати виробництво. По-друге, важливо створювати прозорі фонди відновлення, у які надходитимуть кошти міжнародної допомоги та місцеві ресурси; саме такий механізм дозволив

Німеччині фінансувати інфраструктуру та підтримувати валютну стабільність. По-третє, слід зробити ставку на технологічне оновлення: обмін досвідом, навчання менеджерів, впровадження сучасних агротехнологій і запозичення ефективних американських управлінських практик, що колись суттєво підняли продуктивність європейського АПК. Нарешті, важливим є створення передбачуваних правил гри та інтеграція до ширших економічних просторів – для Харківщини це означає орієнтацію на європейські стандарти, логістичне відновлення та відкрите конкурентне середовище. Німеччина довела, що відбудова АПК після масштабних руйнувань можлива лише тоді, коли фінансова допомога поєднується з модернізацією, структурними реформами й політичною мотивацією створити стабільну економіку без ризику нових потрясінь.

Список використаних джерел:

1. *Чому План Маршалла спрацював у післявоєнній Європі. Уроки для України – Forbes.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://forbes.ua/inside/pochemu-plan-marshalla-srabotal-v-postvoennoy-evrope-uroki-dlya-ukrainy-11042022-5382*
2. *Три роки від повномасштабного вторгнення: наслідки для агросектору України: цифри [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://superagronom.com/articles/771-agrosektor-ukrayini-pislya-troh-rokiv-viyni-vtrati-i-vikliki*
3. *Харківська область. Факти та цифри [Електронний ресурс] [англ]. – Режим доступу: https://ukrainebiz.com/Articles/KharkivFacts.htm*

УДК 911.3

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ: ВТРАТИ, ВИКЛИКИ ТА СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ ВІДБУДОВИ

Сергій Запотоцький, Ольга Левицька, Вікторія Запотоцька, Гліб Матюнін
zapototsk@knu.ua, olha.levytska@knu.ua, vzapototska@knu.ua, yqzv@ukr.net
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

З початком повномасштабного вторгнення залізничний транспорт однозначно підтвердив статус одного з ключових елементів критичної інфраструктури України. Саме залізниця забезпечила основний обсяг евакуаційних перевезень, оперативно вивозячи мільйони громадян із регіонів, що опинилися під загрозою активних бойових дій. Водночас залізниця відіграла ключову роль у постачанні продовольства, медикаментів, будівельних матеріалів, техніки та гуманітарних вантажів у постраждалі області.

За орієнтовними підрахунками Укрзалізниці від початку повномасштабного вторгнення загальна протяжність знищених або пошкоджених залізничних колій оцінюється майже у 10 тис. км [1]. Крім того, зафіксовано руйнування або пошкодження 126 залізничних станцій та вокзалів, з яких більше 55 розташовані на підконтрольній, а решта - на непідконтрольній Україні територіях. Крім того, більше 700 км колій залишилися на тимчасово

© Запотоцький С., Левицька О., Запотоцька В., Матюнін Г., 2025

захоплених територіях після 24 лютого 2022 року [3].

В той же час від початку воєнних дій частково або повністю відремонтовано більш як 3,6 тис. км колій, 41 вокзальна будівля та низка інших інфраструктурних об'єктів, що дало змогу забезпечити безперервність перевезень та підтримати роботу залізничного транспорту в умовах збройної агресії [1].

Упродовж 2024 року найбільші обсяги нових втрат у транспортному секторі припали на залізничну та портову інфраструктуру. За цей період зафіксовано близько 190 цілеспрямованих атак на об'єкти залізничного господарства. Ударів найчастіше зазнавали енергетичні складові залізничної системи, насамперед тягові підстанції, що забезпечують роботу рухомого складу та автоматизованих систем управління. Водночас пошкоджень зазнали залізничні колії, станції та допоміжні логістичні об'єкти. На сьогодні орієнтовно 30% залізничної інфраструктури перебуває в постійному циклі «пошкодження – відновлення», що суттєво ускладнює стабільне функціонування транспортної мережі та підвищує потребу в оперативних ремонтних заходах [6].

Сукупні втрати Укрзалізниці включають приблизно 5,5 тис. будівель і близько 4 тис. інженерних споруд. Існують підстави припускати, що весь рухомий склад, який не був евакуйований з цих територій, фактично втрачений — знищений або захоплений військами росії. Загалом прямі збитки залізничної галузі України попередньо оцінюють у близько 4,3 млрд доларів США [3].

Основна частина нових руйнувань транспортної інфраструктури зосереджена поблизу лінії бойових дій у південних і східних регіонах України. Водночас залізнична та автомобільна мережі на всій території держави працюють із підвищеним навантаженням. Державні інституції спрямовують значні ресурси на підготовку до довгострокового відновлення галузі. На стратегічному рівні було актуалізовано Національну транспортну стратегію України до 2030 року, а також затверджено Стратегію розвитку та розбудови прикордонної інфраструктури з країнами ЄС та Республікою Молдова на аналогічний період. Крім того, у межах реформування транспортної системи та забезпечення її стійкого функціонування в жовтні 2024 року до Верховної Ради було внесено законопроєкт, спрямований на оновлення механізмів організації залізничних перевезень [6].

Воєнні дії спричинили суттєві порушення логістичних ланцюгів, зростання витрат на транспортування, що негативно позначається на економічній ефективності перевезень. З метою мінімізації цих викликів уряд визначив кілька ключових напрямів стабілізації, одним з яких є модернізація залізничної інфраструктури. Особлива увага приділяється розширенню можливостей перевантаження та нарощуванню вагонного парку для вантажних і пасажирських перевезень. Важливою ланкою цього процесу є розвиток ділянок залізничних шляхів зі стандартною європейською шириною колії 1435 мм. Такі роботи вже частково реалізуються і передбачають збільшення протяжності маршрутів із сумісними стандартами – національним (1520 мм) та європейським [6].

У період 2025–2035 рр. потреби у відновленні транспортної інфраструктури охоплюють ключові компоненти залізничного сектору. Найбільші витрати необхідні на реконструкцію залізничних колій, мостів, станцій та електрифікації – 15294,6 млн дол. США, що становить 19,7% від загальних потреб у відновленні та відбудові. На оновлення рухомого складу передбачено 3719,4 млн дол. США (4,8% від загальних потреб), що включає модернізацію локомотивів і вагонів. Додатково 1244,5 млн дол. США (1,6% від загальних потреб) спрямовується на обладнання та інші активи *рис. 1* [6].

Рис. 1. Транспорт: загальні потреби у відновленні та відбудові на період 2025-2035 рр. (млн дол. США)

Україна спільно з фондом Європейського Союзу Connecting Europe Facility (CEF) впроваджує проєкт модернізації залізничної інфраструктури, загальна вартість якого становить 85,91 млн євро. Його фінансування формується за рахунок коштів CEF, державного бюджету, інвестиційних надходжень та власних ресурсів АТ «Укрзалізниця». Завершення робіт заплановане до 2027 року. Зокрема, в межах проекту заплановано підготовку техніко-економічного обґрунтування та необхідної проєктної документації для запровадження європейської колії стандарту 1435 мм у напрямку Львова, а також на маршруті Львів – Чернівці – Вадул-Сирет – державний кордон. Крім того, передбачається будівництво та електрифікація окремих ділянок єврколії поблизу пунктів пропуску, електрифікація відрізка Чоп – Ужгород, а також розроблення стратегії подальшого розвитку Львівського залізничного вузла [5].

Реалізація зазначеного проєкту створить для Укрзалізниці підґрунтя для подальшого будівництва та модернізації інфраструктури відповідно до стандартів мережі TEN-T. У перспективі це дозволить інтегрувати Україну в чотири ключові міжнародні транспортні коридори: Північне море – Балтика,

Балтійське – Чорне – Егейське море, Балтійське – Адріатичне море та Рейн – Дунай. У межах цієї програми загалом передбачено 52 млн. євро на розвиток транспортної інфраструктури, зокрема із цієї суми 43 млн. євро спрямовано безпосередньо на потреби залізничного сектору. Одним із ключових проєктів є будівництво євроколії Чернівці – Сучава (Румунія), старт якого запланований на 2026 рік. Наразі триває розробка техніко-економічного обґрунтування. Цей напрямок має важливе стратегічне значення для подальшої інтеграції української залізничної мережі до європейської транспортної системи [5].

Зокрема в вересні 2025 року вже відбулося відкриття євроколії Чоп – Ужгород. Загальні інвестиції у будівництво становили 1,3 млрд грн. Половина цієї суми була надана у вигляді грантової підтримки Європейського Союзу в межах програми Connecting Europe Facility (CEF), ще 50% профінансовано за рахунок кредитних ресурсів Європейського інвестиційного банку. Будівництво колії Чоп-Ужгород стало першим етапом інтеграції української залізниці до європейської мережі [2].

Висновки. Відновлення залізничної галузі має стати не лише процесом фізичної реконструкції, а й можливістю для технологічного оновлення та структурної трансформації транспортної системи України. На сьогодні ключовим є відновлення критичних елементів інфраструктури — колій, мостів, підстанцій і логістичних вузлів, а також створення оперативної системи аварійного реагування. Важливими кроками є модернізація рухомого складу, цифровізація, розширення ділянок із колією 1435 мм і участь у проєктах TEN-T. Підвищення стійкості інфраструктури потребує її укріплення, використання резервних маршрутів та впровадження енергонезалежних технологій. Цифрова логістика та система відстеження перевезень в режимі реального часу сприятимуть ефективності перевезень та зменшенню ризиків. Реалізація зазначених заходів дозволить зміцнити національну безпеку, підвищити економічну стійкість та забезпечити глибшу інтеграцію України у європейський транспортний простір.

Список використаних джерел:

1. *В Україні з 2022 року через війну зруйновані майже 10 тисяч кілометрів залізничних колій. Офіційний сайт Укрінформ. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3926586-v-ukraini-z-2022-roku-cerez-vijnu-zrujnovani-majze-10-tisac-kilometriv-zaliznicnih-kolij.html*
2. *Євроколію Чоп-Ужгород офіційно відкрито. Центр транспортних стратегій. URL: https://cfts.org.ua/news/2025/09/05/evrokoliyu_chop_uzhgorod_ofitsiyno_vidkrito_84178*
3. *Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України станом на початок 2024 року. KSE. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf*
4. *Лук'янова О.М. Транспортний комплекс України: виклики воєнного часу та перспективи розвитку. Вісник економіки транспорту і промисловості. Проблеми транспортного комплексу України. № 85 (2024). С. 42-50. DOI: https://doi.org/10.18664/btie.85.306415*
5. *Укрзалізниця продовжує розбудову євроколії на території України. Офіційний сайт Укрзалізниці.URL: https://uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/644775/*
6. *Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення RDNA4. World Bank Group. URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/099052925103531065/pdf/P180174-93c8e8c1-83a2-487d-aaec-a8435f9db418.pdf*

УДК 338.48

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ ІНДУСТРІАЛЬНОГО ТУРИЗМУ ТА ЙОГО АДАПТАЦІЯ ДЛЯ УКРАЇНИ

Володимир Казаков, Вікторія Пацюк
vl.kazakov@gmail.com, viktoriia.patsiuk@gmail.com
Криворізький державний педагогічний університет, м. Кривий Ріг, Україна

У другій половині XX – на початку XXI ст. індустріальний туризм став одним із найдинамічніших напрямів сучасного туризму в Європі. Його розвиток зумовлений потребою збереження індустріальної спадщини, пошуком нових форматів використання колишніх промислових об'єктів і підвищенням туристичної привабливості постіндустріальних регіонів. Для України, яка має значний промисловий потенціал і низку індустріальних міст та локацій, вивчення європейських практик має особливе значення, так як становлення даного туристичного напряму має значний потенціал, що розкривалось у попередніх дослідженнях авторів [8].

Європейський досвід свідчить, що успіх індустріального туризму базується на поєднанні трьох компонентів: 1) збереження автентичної спадщини; 2) створення культурно-освітнього продукту; 3) інтеграція у регіональну туристичну систему. Узагальнюючи досвід європейських старопромислових регіонів можна виділити 5 моделей реалізації проектів індустріального туризму на практиці:

Модель культурної ревіталізації. Найвідомішим прикладом є німецький регіон Рур, де внаслідок багаторічної трансформації промислових територій створено цілісний туристичний продукт – «Route der Industriekultur» (Маршрут індустріальної культури) [4]. Об'єкти колишніх шахт і металургійних комбінатів (Цольферайн, Дуйсбург-Норд, Цехе Цоллерн) перетворено на музеї, виставкові простори, культурні центри й рекреаційні зони [9]. Важливо, що процес супроводжувався екологічною реабілітацією територій та створенням мережевої туристичної інфраструктури.

Модель мережевих маршрутів. Суттю є об'єднання різних об'єктів індустріальної спадщини у єдину систему (мережу), яка працює під спільним брендом і координується з одного центру. Наприклад, у Польщі з 2006 року реалізується проєкт «Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego» (Шлях індустріальних пам'яток Сілезького воєводства) [5]. Він об'єднує понад 40 об'єктів індустріальної спадщини – шахти, електростанції, фабрики, залізничні депо – у єдину туристичну мережу з уніфікованим брендингом і подієвим календарем (фестиваль «Industriada»). Такий формат підвищує пізнаваність регіону та сприяє розвитку малого бізнесу.

Освітньо-музейна модель. Британський комплекс «Ironbridge Gorge» (графство Шропшир) став одним з перших об'єктів Світової спадщини ЮНЕСКО, присвячений промисловій революції [3]. Його успіх пояснюється

© Казаков В., Пацюк В., 2025

поєднанням наукової реставрації, інтерактивних музеїв і освітніх програм для різних вікових груп. Подібну модель реалізують у Чехії (Dolni Vítkovice, Острава) [1], де колишній металургійний комбінат перетворено на багатофункціональний культурний хаб.

Регіональні мережі. В Іспанії, зокрема в Країні Басків, створено мережу з понад 30 індустріальних пам'яток, об'єднаних спільною системою управління та маркетингу. Тут наголос зроблено на ідентичності територій і співпраці громад із приватними інвесторами. У багатьох країнах Європи розроблені та діють тематичні та регіональні маршрути індустріальної спадщини: в Австрії – Штирійський залізний шлях, в Чехії – Моравсько-Силезька технічна стежка, 3 маршрути у Фінляндії, найбільше 11 маршрутів у Німеччині, в Італії – водні маршрути долини По, в Люксембурзі – Тур Мінетта, 2 маршрути в Нідерландах, 3 маршрути в Іспанії, по одному в Польщі та Великобританії [2].

Модель тематичної спеціалізації. У цій моделі індустріальна спадщина стає основою для створення туристичного бренду міста чи регіону (наприклад, «вуглевидобувна спадщина» Уельсу, «соляні міста» Австрії, «нафтовий шлях» Румунії). Така модель забезпечує формування унікальної культурно-економічної пропозиції, підсилюючи туристичну конкурентоспроможність територій.

Організаційно-фінансові механізми реалізації проєктів індустріального туризму відбуваються через публічно-приватне партнерство (ППП) із залученням коштів місцевих бюджетів, грантів Європейського Союзу (програми Horizon Europe, Interreg, Creative Europe, ERDF (European Regional Development Fund)), а також благодійних фондів і корпоративних інвестицій. При дуальному партнерстві є дотриманні паритетності у фінансуванні ревіталізації та функціонування індустріальних туристичних локацій.

Європейські проєкти розвитку індустріального туризму мають спільний алгоритм їх підготовки та реалізації: 1) інвентаризація промислових об'єктів і визначення потенційних туристичних локацій; 2) ревіталізація – технічна реконструкція, екологічне очищення території, забезпечення безпеки відвідувачів; 3) створення концепції культурного або туристичного продукту; 4) інституційне оформлення – створення управляючої агенції, фонду чи асоціації; 5) просування – розроблення бренду, єдиного сайту, маршрутів, подій, цифрових гідів. У процесі проектування та реалізації важливу роль відіграє участь місцевої громади: волонтерство, культурні ініціативи, локальний бізнес. Це підвищує сталість проєктів і формує соціальний капітал територій.

Україна має значний потенціал для розвитку індустріального туризму та адаптації провідного європейського досвіду. Потенціал для цього мають Придніпровський промисловий регіон, Криворізький залізорудний басейн, Львівсько-Волинський вугільний басейн, Карпатська нафтогазоносна область, окремі підприємства Запоріжжя, Харкова, Києва, Одеси тощо. Проте на заваді стоять проблеми: зношеність інфраструктури, відсутність механізмів залучення працюючих підприємств до індустріального туризму, недостатня координація між громадами, низький рівень промоції. Звісно, основним гальмівним чинником нині є інтенсивні військові дії та близькість лінії фронту до основних індустріальних регіонів.

Зважаючи на основі європейські практики та враховуючи вітчизняні реалії, можна запропонувати такі напрями розвитку індустріального туризму: 1) розробка національної стратегії та програми індустріального туризму, що визначить пріоритети, стандарти та джерела фінансування; 2) розробка стартапів – пілотних регіональних маршрутів індустріального туризму, наприклад, «Промислове Придніпров'я», 13 маршрутів гірничої спадщини України [7]; 3) залучення грантових коштів ЄС для ревіталізації об'єктів через програми «Interreg NEXT», «Creative Europe», «Urban Innovative Actions»; 4) підготовка кадрів у сфері менеджменту індустріальної спадщини та індустріального туризму; 5) цифровізація – створення онлайн-карт, мобільних застосунків, інноваційних рішень для промислових музеїв.

Індустріальний туризм може стати інструментом післявоєнної відбудови регіонів, посилити економічну диверсифікацію й підтримати локальні громади через культурні ініціативи та креативну економіку. Європейський досвід свідчить, що індустріальний туризм є не лише формою збереження спадщини, а й потужним фактором регіонального розвитку. Його успіх забезпечується системністю підходу, багаторівневим фінансуванням, партнерством між державою, бізнесом і громадою. Адаптація найкращих практик Європи дозволить не лише зберегти унікальну індустріальну спадщину України, а й створити нові робочі місця, посилити культурну ідентичність та інтегрувати країну в європейський туристичний простір.

Список використаних джерел:

1. *Dolní Vítkovice. URL: https://www.dolnivitkovice.cz/en/*
2. *European Route of Industrial Heritage (ERIH). URL: https://www.erih.net*
3. *Ironbridge Gorge Museum Trust. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Ironbridge_Gorge_Museum_Trust*
4. *Ruhr Tourismus GmbH. Route Industriekultur. URL: https://www.route-industriekultur.ruhr/*
5. *Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego. URL: https://zabytkitechniki.pl/ .*
6. *Zemla M., Staszewska A. The Industrial Monuments Route of the Silesian Voivodeship as an example of the regional tourism product enhancing tourism competitiveness of the region. Czech Journal of Tourism. October 2013. №2(1). DOI: 10.2478/cjot-2013-0003*
7. *Казаков В., Пацюк В. Тематичні маршрути індустріальної спадщини розробок корисних копалин України. Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції «Геотуризм: практика і досвід». Львів: Каменяр, 2024. С. 12-13.*
8. *Пацюк В.С., Казаков В.Л. Індустріальний туризм як ефективний напрям регенерації міст (аналіз досвіду Кривого Рогу). Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, серія «Геологія. Географія. Екологія». Вип. 58. 2023. С. 188-199. URL: https://doi.org/10.26565/2410-7360-2023-58-15 (Web of Science).*
9. *Пацюк В.С., Казаков В.Л. Шахтний туризм як чинник регенерації індустріального міста: кейс шахти «Цольферайн», м. Ессен (Німеччина). Конструктивна географія та раціональне використання природних ресурсів. Вип. 4 (спец.). 2024. С. 49-55. URL: https://doi.org/10.17721/2786-4561.2024.4.special-7/19*

УДК 911.3

СІЛЬСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО ЯК ФУНКЦІОНАЛЬНА СКЛАДОВА СОЦІОГЕОСИСТЕМИ

Павло Кобилін
kobilin333@gmail.com
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Сільське господарство відіграє важливу роль у розвитку суспільства, оскільки забезпечує населення продуктами харчування та формує основу продовольчої безпеки. Як складова первинного сектору економіки, ця галузь безпосередньо пов'язана з природокористуванням, що визначає характер взаємодії між суспільством і природним середовищем. Дослідження цієї взаємодії є ключовими в суспільно-географічній науці.

Об'єктом дослідження суспільної географії є ландшафтна оболонка Землі, у межах якої людська діяльність стала визначальним чинником її трансформації [7]. Людина, наділена свідомістю та здатністю до цілеспрямованої діяльності, є активним елементом цієї оболонки та унікальним компонентом соціальних систем. Соціальні системи взаємодіють із природними через потоки речовини, енергії та інформації, формуючи складні взаємозв'язки [6].

Проблеми взаємодії соціальних і природних систем лежать в основі концепції «соціогеосистем». Поняття «соціогеосистема», обґрунтоване Л. Нємець, трактується як «…гетерогенна система, яка містить різні за рівнем узагальнення та ієрархії соціальні елементи або підсистеми, а також техногенні, мінеральні та біогенні елементи (підсистеми), що знаходяться у взаємодії через потоки речовини, енергії та інформації в географічному просторово – часовому континуумі» [5, с. 113]. Її структура складається із соціальної підсистеми (соціуму), природної (біота і абіота) та господарської, яка є каналом прямого і зворотного зв'язку між суспільством і природним середовищем. Взаємодія між живою та неживою природою є первинною, тоді як соціум взаємодіє з природними компонентами через процеси природокористування [5].

Розвиток природних систем відбувається повільно, відповідно до природних законів, тоді як суспільні системи є більш динамічними. Людина не лише пристосовується до навколишнього середовища, а й активно його змінює, створює «другу природу» і нові технології впливу на природні ресурси. Це трансформує біосферу та може як спричиняти екологічні ризики, так і сприяти переходу до ноосфери за В. Вернадським [2]. Тому важливою є стратегія сталого природокористування, яка передбачає раціональне використання ресурсів, мінімізацію негативного впливу та збереження можливостей для майбутніх поколінь [3].

Соціальна підсистема соціогеосистеми розглядається як основа перетворення території, при цьому природна підсистема (геосистема) є джерелом природно-ресурсного потенціалу території. Межі соціогеосистем

© Кобилін П., 2025

зазвичай відповідають адміністративно-територіальному поділу, що забезпечує відповідність реальним соціальним і природним умовам території [6].

У структурі соціогеосистеми сільське господарство займає особливе місце (рис. 1). З точки зору теорії інформаційного обміну і управління функціонування соціогеосистеми *суб'єктом управління* є соціум (соціальна підсистема), оскільки він є ініціатором природокористування і основним споживачем його результатів [1, 4]. Соціум формує потребу населення у продуктах харчування, а працівники галузі є трудовим ресурсом, від рівня підготовки якого залежить продуктивність і ефективність аграрного виробництва. *Об'єктом управління* є природне середовище, яке є джерелом задоволення соціальних потреб [1, 4]. Природне середовище є основою ведення сільськогосподарської діяльності, оскільки саме земельні, кліматичні, водні та інші ресурси визначають можливість вирощування певних культур або утримання тварин. *Господарчі структури суспільства* є каналами прямого і зворотного зв'язку між суб'єктом і об'єктом управління. Вони ще узагальнено розглядаються як виконавча система соціуму, яка є інструментом його управління і впливу на природне середовище [1, 4]. Сільське господарство, що складається з двох великих галузей: рослинництва і тваринництва, виконує роль каналу взаємодії між природною та соціальною підсистемами. Воно забезпечує задоволення харчових потреб населення й постачає сировину для промисловості.

Таким чином, з рисунку 1 видно, що найбільш значущими в соціогеосистемі є зв’язки між соціальною підсистемою, сільським господарством та природною системою. Інші зв’язки між певними компонентами визначають зовнішнє середовище сільського господарства. Так, соціальна і природна підсистеми прямо взаємодіють одна з одною, оскільки природа є середовищем та характеризує умови проживання людей на певній території. При цьому порушення рівноваги між соціальною та природною підсистемами може спричинити екологічні проблеми. Наприклад, надмірне використання агрохімікатів призводить до деградації ґрунтів, забруднення води та погіршення умов життя населення. Це підсилює необхідність впровадження екологічно безпечних технологій у сільському господарстві, зокрема органічного землеробства, точного землеробства та систем ефективного управління ресурсами.

Крім того, сільське господарство має тісні зв’язки з іншими секторами господарства, зокрема з промисловістю та сферою послуг. Сільське господарство взаємодіє з промисловістю, забезпечуючи її сировиною, а сама галузь отримує від неї техніку, добрива, обладнання та інші засоби виробництва. Важливу роль відіграють обслуговуючі види діяльності – логістика, збут продукції, наукове забезпечення та освітні заклади з підготовки фахівців, енергетична інфраструктура. Усі ці взаємозв’язки формують комплексне середовище функціонування аграрної сфери.

Кожна система має зв’язки між усіма своїми елементами. Тому в схемі показані взаємодії між компонентами господарської підсистеми. Хоча ці зв’язки важливі та формують систему, у контексті ролі сільського господарства вони є другорядними. Підприємства з переробки аграрної продукції та виробництва

техніки взаємодіють з іншими промисловими галузями, які забезпечують їх металом, електронікою, двигунами та іншими комплектуючими. Існують також загальні взаємозв'язки між соціальною, господарською та природною підсистемами, що проявляються у процесах природокористування, але в цьому дослідженні вони не деталізуються.

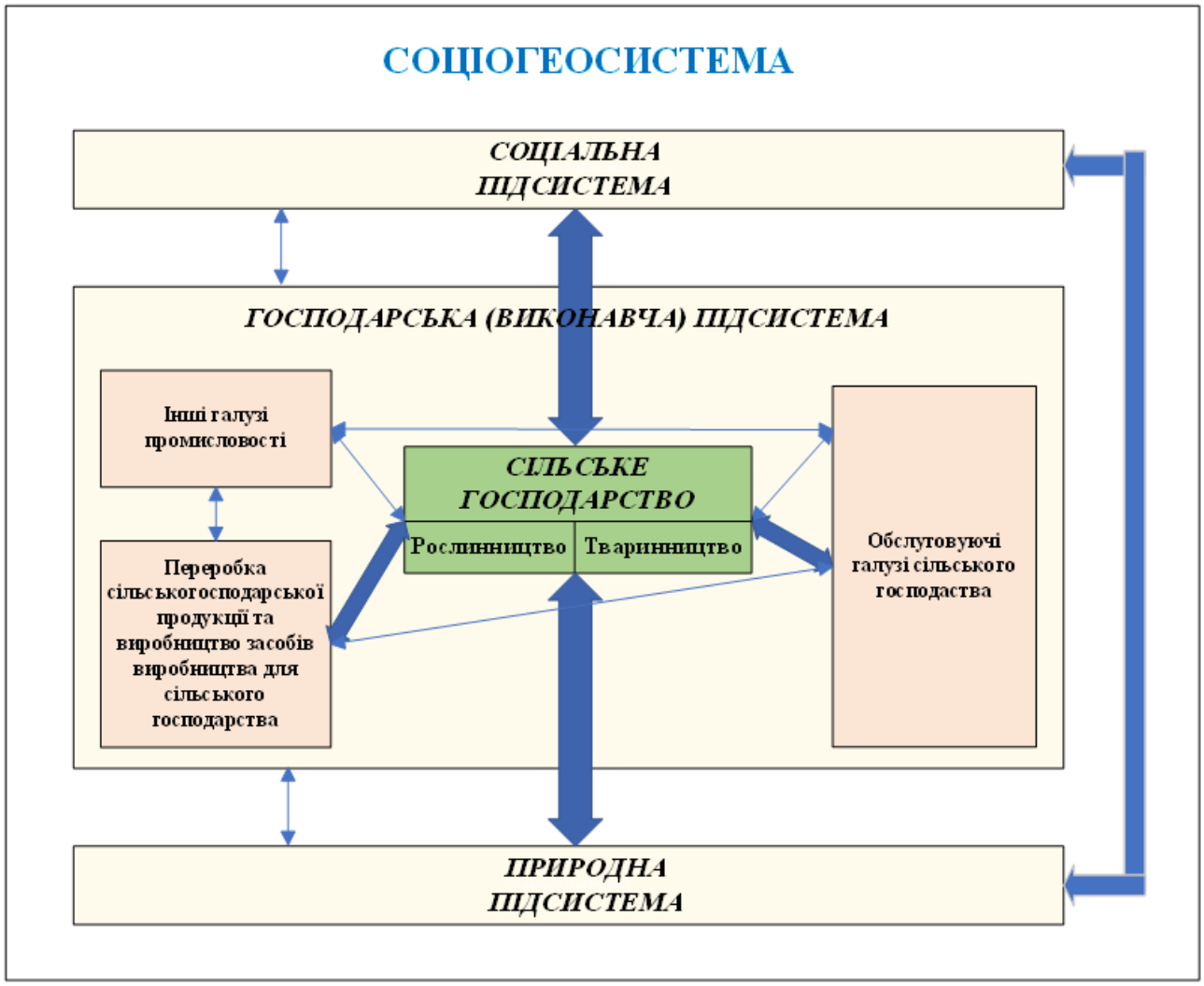


Рис. 1. Сільське господарство як складова соціогеосистеми
(складено автором за даними [2, 5])

Розглянувши місце сільського господарства у соціогеосистемі з позицій суспільної географії, ми можемо трактувати сільське господарство як *функціональну складову соціогеосистеми різного ієрархічного рівня, що складається з підсистем рослинництва і тваринництва, які взаємодіють через потоки речовини, енергії та інформації в географічному просторово-часовому континуумі з іншими галузями господарства та функціонують під впливом різних природно-географічних і соціально-економічних факторів з метою забезпечення потреби населення у продуктах харчування та сировиною галузі промисловості.*

Отже, сільське господарство є ключовою ланкою соціогеосистеми (від локального до глобального рівня), оскільки забезпечує населення продовольством і виступає основним каналом взаємодії між соціальною та

природною підсистемами. Його функціонування визначається природно-географічними умовами та потребами суспільства, а також тісними зв'язками з промисловістю та сферою послуг. Від ефективності цих взаємозв'язків залежить стійкість аграрного сектору та екологічний стан території. Тому раціональне природокористування, впровадження сучасних технологій і збалансована взаємодія з іншими галузями є необхідними умовами розвитку сільського господарства як важливої складової соціогеосистеми різного ієрархічного рівня.

Список використаних джерел:

1. *Інформація: природа, людина, суспільство (суспільно-географічні аспекти): колективна монографія / за ред. Л.М. Нємець, К.В. Мезенцева (Нємець К., Нємець Л., Мезенцев К., Сегіда К., Кравченко К., Телебєнєва Є., Ключко Л., Кандиба Ю., Кобилін П.). – Харків: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2023. – 408 с.*
2. *Нємець К.А. Просторовий аналіз у суспільній географії: нові підходи, методи, моделі : монографія / К.А. Нємець, Л.М. Нємець. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2013. – 228 с.*
3. *Нємець К.А., Нємець Л.М. Особливості соціогеосистеми як об'єкта соціально-економічної географії // Часопис соціально-економічної географії. – 2012. – Вип. 12(1). – С. 39-42. URL: http://soc-econom-region.univer.kharkov.ua/wp-content/uploads/2017/07/Chasopys_121_2012-1.pdf*
4. *Нємець, К.А. Суспільно-географічні основи інформаційного розвитку соціогеосистем [Текст] : дис... д-ра геогр. наук: 11.00.02 / Нємець Костянтин Аркадійович; Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К., 2005. – 433 с.*
5. *Нємець, Л.М. Соціально-географічні основи стратегії переходу України на модель стійкого розвитку: дис... д-ра геогр. наук: 11.00.02 / Нємець Людмила Миколаївна ; Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. Кафедра економічної і соціальної географії. – К., 2004. – 515 с.*
6. *Соціальна географія: підручник / за ред. Л. Немець та К. Мезенцева. – Київ: Фенікс, 2019. – 304 с. URL: https://www.geokyiv.org/pdf/Social_Geography.pdf*
7. *Топчієв О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики: [навч. посібник для студ. географічних спеціальностей вищ. навч. закладів] / О.Г. Топчієв. – Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с. URL: https://library.udpu.edu.ua/library_files/413969.pdf*

УДК 911.3

РОЗВИТОК АГРАРНОГО ЕКСПОРТУ ЯК ДРАЙВЕРА ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ УКРАЇНИ

Сергій Колосов
serhii.kolosov@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

В умовах війни, трансформації економіки та необхідності відновлення після масштабних руйнувань аграрний сектор залишається одним із ключових джерел валютних надходжень і стратегічних ресурсів економічної стабільності України. Саме розвиток аграрного експорту виступає потужним драйвером економічного зростання, сприяючи наповненню бюджету, створенню робочих

© Колосов С., 2025

місць, активізації інвестиційних процесів і формуванню позитивного іміджу України на світовому ринку.

В умовах обмеженого промислового виробництва та скорочення експорту традиційних галузей роль сільського господарства у формуванні ВВП та забезпеченні зовнішньоторговельного балансу істотно зросла. Протягом останнього десятиліття частка аграрного експорту у структурі зовнішньої торгівлі України стабільно перевищує 40-45 %, що підтверджує його стратегічне значення для економіки держави [2].

Аграрний експорт України має високий потенціал завдяки природним ресурсам, родючим ґрунтам, кваліфікованим трудовим ресурсам і сформованим традиціям сільськогосподарського виробництва. Основними товарними групами експорту є зернові культури (пшениця, кукурудза, ячмінь), олійні культури (соняшник, ріпак, соя) та продукти їх переробки (олії, шроти, борошно). У 2023-2024 рр. Україна утримує провідні позиції серед світових експортерів соняшникової олії та входить до трійки лідерів з експорту зернових [1, 2].

Проте сучасна структура аграрного експорту характеризується сировинною орієнтацією, що знижує рівень доданої вартості продукції та обмежує можливості для довгострокового економічного зростання. Розвиток експорту продукції глибокої переробки – харчових продуктів, біоенергетичних ресурсів, екологічно чистих товарів – є важливим напрямом підвищення ефективності експортної політики.

Ключовими викликами для аграрного експорту залишаються: руйнування логістичної інфраструктури та блокування портів; високі транспортні витрати та обмежений доступ до морських шляхів; нестабільність валютного курсу та зростання собівартості продукції; складність сертифікації продукції за стандартами ЄС; потреба в інвестиціях у зберігання, переробку та цифровізацію процесів.

Водночас відкриваються нові можливості, а саме активізація експорту до країн ЄС, розширення присутності на ринках Азії, Африки та Близького Сходу, участь у глобальних ініціативах продовольчої безпеки («Grain from Ukraine») та впровадження інноваційних технологій [5].

Для забезпечення подальшого зростання аграрного експорту необхідно: розвивати виробництво продукції з високою доданою вартістю; модернізувати логістичну інфраструктуру, розвивати залізничні та річкові перевезення, альтернативні маршрути через порти ЄС; забезпечити адаптацію аграрної продукції до стандартів ЄС у межах євроінтеграційного курсу; розширювати державні програми підтримки експорту, включно з діяльністю Експортно-кредитного агентства України; створювати сприятливі умови для інвестицій у сільське господарство, зокрема через механізми державно-приватного партнерства.

Аграрний сектор залишається однією з ключових галузей економіки України. Експорт сільськогосподарської продукції відіграє роль стабілізатора економіки, особливо в умовах війни і зниження промислового потенціалу. У середньостроковій перспективі очікується поступове зростання обсягів аграрного експорту на 5-7 % щороку, за умови стабілізації безпекової ситуації та відновлення портової логістики. Частка продукції глибокої переробки у

структурі експорту може зрости до 25-30 %, що сприятиме збільшенню валютних надходжень і створенню нових робочих місць [3, 4]. Інтеграція до європейських ринків та виконання вимог Угоди про асоціацію з ЄС сприятиме підвищенню якості продукції, екологічній сертифікації та конкурентоспроможності українського агросектору. За умови державної підтримки інновацій, цифровізації аграрного виробництва та розвитку кооперації фермерів, аграрний експорт маже стати ключовим драйвером відновлення і подальшого економічного зростання України у післявоєнний період.

Список використаних джерел:

1. *Державна служба статистики України. Зовнішня торгівля України товарами у 2024 році. URL: https://ukrstat.gov.ua*
2. *Міністерство аграрної політики та продовольства України. Офіційні дані про зовнішню торгівлю аграрною продукцією України (2023 рік). URL: https://minagro.gov.ua*
3. *Ukraine Economic Update: Maintaining Recovery and Rebuilding Exports. – Washington, D.C., 2024. URL: https://www.worldbank.org/en/country/ukraine*
4. *Agricultural Policy Monitoring and Evaluation 2025 URL: https://www.oecd.org/en/publications/agricultural-policy-monitoring-and-evaluation-2025_a80ac398-en/full-report/ukraine_0e71d61e.html*
5. *Grain From Ukraine. Ministry of Foreign Affairs of Ukraine URL: https://mfa.gov.ua/en/grain-ukraine*

УДК 911.3:332.145:316.334.5(477.52)

СОЦІАЛЬНО-ІНФРАСТРУКТУРНІ ВИКЛИКИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ГРОМАД СУМСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Олеся Корнус, Анатолій Корнус, Віталій Омельяненко
olesyakornus@gmail.com
Сумський державний педагогічний університет імені А.С. Макаренка, м. Суми, Україна

В умовах погіршення соціально-демографічної ситуації, дослідження соціальної інфраструктури набуває особливої актуальності для забезпечення сталого розвитку регіонів та окремих громад. Соціальна інфраструктура є важливим чинником забезпечення сталого розвитку громад, сприяє підвищенню якості життя, соціальній згуртованості та зменшенню нерівності (SDG 3, 4, 10, 11) [1; 3].

Дослідження проведено за інфраструктурно-сервісною методологією [2], що дозволила оцінити стан соціальної інфраструктури громад Сумської області на основі анкетування мешканців. Опитування охопило 109 респондентів із 22 громад регіону. 76,2% респондентів проживають у містах, по 11,9% респондентів з сільської місцевості та селищ. У вибірці переважали жінки середнього віку, здебільшого працівники освіти.

© Корнус О., Корнус А., Омельяненко В., 2025

Дослідження виявило, що більшість респондентів (67%) вважають соціальну інфраструктуру у своєму населеному пункті недостатньо розвиненою. Лише 24,8% респондентів задоволені її розвитком, натомість 8,3% зазначили, що соціальна сфера у їхніх громадах взагалі нерозвинена. Думка опитаних щодо стану доріг свідчить про те, він залишається однією з найбільших проблем у територіальних громадах. За результатами опитування встановлено, що 79,8% респондентів оцінюють стан доріг як незадовільний, 8,3% вважають, що дороги частково якісні. Лише 11,9% жителів громад задоволені станом автодоріг. Соціологічне опитування передбачало встановлення думки місцевих жителів щодо доступності та якості медичних послуг у територіальних громадах. Більшість населення територіальних громад має доступ до медичних закладів, однак лише незначна частка користується повним спектром медичних послуг. Результати опитування показали, 70,6% респондентів частково задоволені рівнем медичного обслуговування, 21,1% висловили повне задоволення якістю послуг, а 8,3% залишаються незадоволеними. Серед основних причин невдоволення медичними послугами респонденти відзначили: недостатню кількість кваліфікованих кадрів – 20,7%; скорочення медичного персоналу – 13,8%; байдужість та недоброзичливість медичного персоналу – по 13,8%; застаріле обладнання – 13,8%; закриття медичних відділень – 10,3%; труднощі із записом до лікаря та корупцію – по 6,9%. На питання про рівень задоволеності медичною реформою 65,1% респондентів висловили підтримку її впровадження, 32,1% залишилися незадоволеними, а ще 2,8% зазначили, що задоволені реформою частково.

Анкетування також передбачало аналіз стану освіти. Більшість опитаних (78,0%) задоволені якістю освітніх послуг у своїх громадах. Ще 3,7% висловили часткову задоволеність. Проте 17,4% респондентів залишаються незадоволеними, а 0,9% було складно дати оцінку. Щодо доступності закладів освіти, то більшість респондентів (75,4%) не мають проблем із доїздом до освітніх закладів. Серед тих, хто користується послугами шкільних автобусів, було 7% учасників опитування. Однак частина населення стикається з труднощами, серед яких: нерегулярний громадський транспорт – 8,8%; відсутність громадського транспорту – 7,9%; погане дорожнє покриття – 0,9%. Відсутність закладів освіти в окремих населених пунктах громад свідчить про нерівність у доступі до освітніх послуг. На прохання оцінити освітню реформу, 73,4% респонденти позитивно оцінили створення опорних шкіл. Лише 0,9% висловили часткове задоволення, тоді як 19,3% опитаних залишилися незадоволеними, а 6,4% вагалися із відповіддю.

Вивчення стану соціальної інфраструктури в громадах передбачало встановлення думки жителів щодо роботи житлово-комунального господарства. Результати опитування показали, що 32,1% респондентів задоволені роботою ЖКГ; 3,7% частково задоволені; 62,4% незадоволені та 1,8% вагалися з відповіддю. Серед основних причин незадоволення місцеві жителі назвали тривалий час реагування ЖЕКів на виклики (29,9%); складнощі у зв’язку з установами ЖКГ (26,8%); нерегулярне вивезення сміття (16,5%); відсутність сміттєвих баків (14,2%); часті перебої з водопостачанням (7,9%).

Соціологічне опитування передбачало встановлення рівня задоволеності населення якістю зв'язку. Опрацьовані анкети показали, що 75,2% опитаних задоволені якістю послуг зв'язку, 2,8% частково задоволені і 22% незадоволені. Це вказує на досить високий рівень задоволеності, хоча певний відсоток незадоволених (22%) свідчить про необхідність покращення інфраструктури зв'язку.

Стан торговельного обслуговування в громадах Сумської області визначений як задовільний. 89% респондентів відповіли, що задоволені торговельними послугами, 2,8% – частково задоволені, а 8,2% незадоволені. Серед основних причин незадоволення опитані вказали завищені ціни, низький рівень культури працівників, безвідповідальність та байдужість персоналу. Ці аспекти вимагають уваги до вдосконалення стандартів обслуговування та професійної підготовки працівників.

Щодо рівня обслуговування в закладах харчування, то загалом 87% респондентів задоволені обслуговуванням; 2,8% частково задоволені; 4,6% незадоволені; 5,6% не користуються цими послугами.

Загальний рівень задоволеності населення побутовими послугами залишається високим: 85,3% опитаних оцінили їх позитивно, 2,8% частково задоволені, 10,1% висловили незадоволення, а 1,8% зазначили, що не користуються такими послугами.

Результати соціологічного опитування мешканців територіальних громад області демонструють загалом високий рівень задоволеності якістю культурних послуг у регіоні. Зокрема, 74,3% респондентів задоволені наданими послугами, 1,8% частково задоволені, тоді як 22,9% висловили незадоволення їхньою якістю, а 0,9% взагалі не користуються такими послугами.

До питань анкети входило вивчення рівня розвитку туризму в громадах. Результати соціологічного опитування засвідчили, що 50,9% респондентів вказали на надання туристичних послуг їхньою територіальною громадою, тоді як 33,3% зазначили, що такі послуги не надаються, а 15,8% не володіють інформацією про це.

Одним з питань анкети було встановлення втрат соціальної інфраструктури населених пунктів області через воєнні дії. Згідно результатів опитування, майже половина – 46,9% респондентів повідомляє про пошкодження ключових об'єктів соціальної сфери у їх населених пунктах, що вказує на потребу у їх відновленні. 44,5% зазначили, що заклади соціальної інфраструктури не постраждали, 7,8% опитаних не мають інформації з цього питання, 0,8% оцінюють шкоду як часткову. Результати показують значний рівень руйнувань, а також виявляють потреби у відновленні та розвитку ключових об'єктів соціальної сфери. Також респонденти висловили своє бачення щодо розвитку соціальної інфраструктури шляхом відкриття нових закладів.

Результати соціологічного опитування вказують на значні проблеми у розвитку соціальної сфери Сумської області, які загострилися через воєнні дії. 67% опитаних вважають соціальну інфраструктуру у своїх громадах недостатньо розвиненою. Проведене соціологічне опитування населення є цінним інструментом для збору даних про потреби, очікування та оцінку ефективності соціальної інфраструктури. Отримані результати можуть бути

використані органами місцевого самоврядування для планування відновлення та модернізації соціальної інфраструктури. Подальші дослідження варто спрямувати на просторовий аналіз нерівностей розвитку громад.

Список використаних джерел:

1. *Корнус А.О., Корнус О.Г., Лянной Ю.О. Соціальна інфраструктура Сумської області: суспільно-географічний аспект: монографія. Суми: СумДПУ імені А.С. Макаренка, 2025. 189 с. DOI: 10.5281/zenodo.14617691*
2. *Омельяненко О.М., Омельяненко В.А. Концептуальні основи інфраструктурно-сервісної методології розвитку локальних спільнот. Проблеми економіки, № 2 (56), 2023. С. 120-128. DOI: https://doi.org/10.32983/2222-0712-2023-2-120-128*
3. *Що таке Цілі сталого розвитку? URL: https://www.undp.org/uk/ukraine/tsili-staloho-rozvytku*

УДК 911.3

ІННОВАЦІЙНІ ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНІ ЧИННИКИ У ФІНАНСОВІЙ ІНФРАСТРУКТУРІ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

Злата Логін
zlata.kachmaryk@lnu.edu.ua
Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна

Сучасна фінансова інфраструктура є важливою складовою розвитку держави. Фінансова інфраструктура України перебуває на стадії становлення, то для його змін можливо залучати менше ресурсів, оскільки одразу з’являється можливість вибудовувати такий ринок, який відповідатиме вимогам сучасності.

Для забезпечення економічного зростання Західного регіону та України загалом важливо мати збалансовано розвинену фінансову інфраструктуру. До її складу входять банки (разом із мережею філій і відділень), страхові компанії та брокери, інвестиційні, кредитні й пенсійні фонди, розрахункові центри, установи, що здійснюють операції з цінними паперами, компанії фінансового лізингу, а також підприємства, які надають і реалізують концесії [1].

На західноукраїнському ринку, як і в Україні загалом, найбільш активно впроваджуються інновації саме у банківському секторі. Це підтверджується зростанням кількості інноваційних продуктів, операцій і технологічних рішень у банківській сфері, що відбувається у відповідності до глобальних тенденцій.

Світові тенденції інновацій у фінансовій сфері охоплюють цифрову трансформацію банківських послуг, активне впровадження фінтех-рішень, використання штучного інтелекту, блокчейн-технологій, аналітики великих даних, а також посилення заходів кібербезпеки й розвиток екологічно та соціально відповідального фінансування (ESG). У глобальному контексті фінансові установи дедалі частіше переходять на онлайн-формати, удосконалюють мобільні додатки, запроваджують відкритий банкінг і персоналізовані послуги, що підвищують комфорт і доступність для клієнтів.

© Логін З., 2025

Повномасштабне вторгнення призвело до скорочення мережі банківських відділень і банкоматів унаслідок їхнього знищення, призупинення діяльності, втрати прибутковості, а також проблем зі зв'язком і електропостачанням. У 2022 році загалом припинили роботу 1349 відділень, що спричинило зростання навантаження на ті, які залишилися. З часом банки зупинили процес скорочення мережі, викликаний війною, проте рівень фінансової інклюзії все ще залишається нижчим від очікуваного [3].

Наразі ПриватБанк залишається беззаперечним лідером з упровадження інновацій в Україні та входить до числа найінноваційніших банків світу. Ще понад десять років тому він одним із перших запровадив використання одноразових SMS-паролів. Серед нещодавніх розробок, що здобули міжнародне визнання, – платіжний мінітермінал, вхід до Інтернет-банкінгу за допомогою QR-коду, онлайн-інкасація, а також численні сучасні мобільні додатки [4].

Також існує можливість купити електронні квитки. Наприклад, з лютого 2017 року з'явилася можливість безготівкової оплати проїзду в електротранспорті міста Львів за допомогою смартфону, QR-коду та додатку Приват24. Також цей сервіс працює в Івано-Франківську, Рівному, Ужгороді, Хмельницькому, Чернівцях.

Також у Львові відкрила британська фінтех‑компанія Wirex R&D центр у Львові, що свідчить про міжнародний інтерес до регіону та створення технологічного габу. Варто додати, що Західний регіон України загалом має сильний освітній і дослідницький фундамент у фінансових технологіях (особливо Львів, Івано‑Франківськ, Тернопіль) [2]

Отже, для розвитку фінансової інфраструктури існує велика кількість перспектив, що пов'язані як з загальносвітовими, так і з загальнодержавними тенденціями. Проте, для того, щоб ринок фінансових послуг розвивався, необхідні не тільки наявність узгодженого законодавства, а й врахування регіональних чинників.

Крім цього, наскрізна диджиіталізація у всіх сферах призвела до того, що на ринку фінансових послуг з'являється все більше інновацій з метою привабити нових та не втратити старих клієнтів. При цьому, найбільша кількість інновацій стосується впроваджень у банківській сфері.

Список використаних джерел:

1. *Качмарик З. Суспільно-географічні чинники розвитку фінансової інфраструктури Західного регіону України // Економічна та соціальна географія. 2020. Вип. 84. С. 55–66.*
2. *Луців Б.Л., Чайковський Я.І. Виклики та тренди розвитку fintech на банківському, страховому та фондовому ринках. (2024). Інноваційна економіка, 3, 193-199. URL: https://inneco.org/index.php/innecoua/article/view/1295*
3. *Офіційний сайт Національного банку України. URL: https://bank.gov.ua/*
4. *Редакція DOU. Найбільші банки України за кількістю IT-спеціалістів 2025. Рейтинг DOU. DOU. 21.10.2025. URL: https://dou.ua/lenta/articles/bank-rating-2025/?utm_source=chatgpt.com.*

УДК 911.3

ЕКОНОМІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ КАМ'ЯНКА-БУЗЬКОЇ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Ольга Мамчур, Марія-Анастасія Гавришко
olga.mamchur@lnu.edu.ua, mariia-anastasiia.havryshko@lnu.edu.ua
Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна

Сучасні економіко-географічні дослідження набувають критичного значення на локальному рівні, оскільки локальний геопросторовий аналіз забезпечує можливість врахування специфічних чинників територіального розвитку, які можуть бути нерелевантними або непомітними на макрорівні. Об’єднані територіальні громади, що формуються навколо малих міст, як м. Кам’янка-Бузька, виконують важливі функції в соціально-економічному середовищі, адміністративному управлінні та міжрегіональних комунікаціях. Їхнє глибинне вивчення дозволяє об'єктивно оцінити їхню роль у регіональному розвитку, а також своєчасно ідентифікувати ключові проблеми та потенційні перспективи зростання.

Кам'янка-Бузька територіальна громада Львівського району Львівської області (з кількістю населення 9 239 осіб (2024), площа 8,63 км²) має вигідне економіко-географічне положення (за 40 км на північний схід від Львова; відстань до траси міжнародного значення – 16,5 км (Київ-Чоп); є економічним центром Надбужанщини (м. Кам'янка-Бузька – колишній районний центр).

Головними галузями економіки на сьогодні є сільське та лісове господарство, переробна промисловість і будівництво. Переробна промисловість охоплює деревообробку (SWISS KRONO, «Скіфи»), переробку фруктів і ягід – «Кам'янка-Бузький завод продовольчих товарів» та ін. У 2021 р. представлено проєкт Кам’янка-Бузького Індустріального Парку (24,47 га), однак його реалізація була призупинена у 2022 р. Функціонування індустріального парку дозволить концентрувати промислове виробництво на обмежених площах за межами житлових, історико-культурних та рекреаційних територій міста Кам’янка-Бузька [1].

Сфера послуг Кам’янка-Бузької охоплює торгівлю (магазини, ринок, супермаркети), фінансові установи (3 банки, страхові компанії, кредитні спілки), транспорт (автостанція, 2 залізничні станції), сферу освіти, медицини, культури (музей, народний дім) та розваги (кафе, ресторани, готель, спортзали). Найбільші підприємства громади стосуються переробної промисловості. ТОВ “SWISS KRONO” – провідний український виробник ламінованих деревостружкових плит, декоративного пластику HPL, деревоволокнистої плити SWISSCDF, стільниць і єдиний виробник деревеної плити OSB/3. Підприємство виготовляє понад 770 тис. м³ продукції на рік, має чотири лінії ламінування (35 млн м²/рік) і виробляє стільниці та декоративний папір (100 млн м²/рік) [3]. ТОВ “АГРО ЛВ ЛІМІТЕД” (CONTINENTAL FARMERS GROUP) -

© Мамчур О., Гавришко М.-А., 2025

сільськогосподарська компанія з міжнародними інвестиціями. Є потужним ліцензійним виробником елітних сертифікованих сортів картоплі та репродуктивного насіння (також охоплює вирощування ярої та озимої пшениці, кукурудзи, цукрового буряка, ріпаку та моркви для українських та закордонних харчових ринків) [3]. ТОВ «РАЙТЕКС» – підприємство, яке спеціалізується на виробництві готових текстильних виробів, зокрема постільної білизни, подушок та матраців, також меблів (стільці та сидіння з дерев'яним каркасом). Всю продукція підприємство експортує у інші країни, та постачається в межах України. ПП "СКІФИ"– український виробник дерев'яних піддонів, палетних бортів та напівфабрикатів для виробництва різних видів тари (виготовляють сертифіковані та нестандартні дерев'яні піддони, палетні борти, а також пресовані кронштейни і цвяхи для виробництва піддонів та завіси для виробництва бортів (продукція експортується у сусідні країни, а також в постачається до українських споживачів)).

Агропромисловий комплекс представлений рядом підприємств. ТОВ «ЕКОМІТ» (2013) – українське підприємство, що спеціалізується на розведенні свиней (утримує понад 3 200 свиноматок та вирощує 80–90 тисяч поросят на рік). Фермерське господарство «ЛІМ» здійснює вирощування зернових культур, овочів, ягід, горіхів та інших плодових насаджень. Також воно здійснює лісозаготівлю та допоміжні сільськогосподарські роботи, зокрема післяурожайну обробку врожаю та підготовку насіння до посіву. ТОВ «Кам'янка-Бузький комбікормовий завод» (засновано у 2006 р. на базі колишнього колгоспного комбікормового заводу) – підприємство з вирощування зернових культур (крім рису), бобових культур і насіння олійних культур. ТОВ «Кам'янка-Бузький завод продовольчих товарів» («KB Freeze», заснований 2020 р.) спеціалізується на переробці та консервуванні фруктів і овочів; підприємство надає послуги із заморожування, очищення, сортування та пакування готової продукції.

Таблиця 1

Найбільші підприємства Кам'янка-Бузької ТГ

Назва підприємства	Галузь підприємства	Кількість працівників (2024)	Сплатили до місцевого бюджету (2024), млн грн
ТОВ «SWISS KRONO»	Деревообробна	621	25,5
ТОВ «АГРО ЛВ ЛІМІТЕД»	АПК	354	10,5
ТОВ "РАЙТЕКС"	Легка промисловість	301	7,6
ПП «СКІФИ»	Деревообробна	185	4,8
ТОВ «ЕКОМІТ»	АПК	83	3,8
ФГ «ЛІМ»	АПК	34	2,9
ТОВ «Кам'янка-Бузький комбікормовий завод»	АПК	65	2,1
ТОВ «Кам'янка-Бузький завод продовольчих товарів»	Харчова промисловість	13	1,2

Таблицю складено за даними, зібраними М.-А. Гавришко (2025) [1-3 та ін.]

Головні галузеві напрямки зростання економічного потенціалу Кам'янки-Бузької громади:

1. Розвиток переробної промисловості, діяльність індустріального парку та залучення інвестицій – найбільш вагомий чинник зростання економічного потенціалу. Громада має перспективи сформувати нову промислову зону, особливо для розміщення екологічно чистих (як задекларовано), високотехнологічних виробничих підприємств середнього розміру. Серед пріоритетних галузей є виробництво харчових продуктів та безалкогольних напоїв (зберігання та переробка с/г продукції), текстильне виробництво, а також легка та деревообробна промисловість (з огляду на історію регіону) [4]. Це дозволить збільшити кількість робочих місць, підвищити надходження до місцевого бюджету та диверсифікувати економіку громади, яка традиційно була агропромисловою. Серед завдань Кам'янка-Бузького Індустріального парку є: забезпечення створення нових робочих місць із належним рівнем оплати праці (вище середнього по галузі в області) є-суттєве збільшення надходжень до бюджетів усіх рівнів; ефективне використання місцевого сировинного, людського, виробничого, транзитно-транспортного потенціалу та інженерної інфраструктури; забезпечення сприятливих умов для розвитку малого, середнього та великого підприємництва завдяки діяльності індустріального парку та близькістю із кордоном ЄС та ін [5].

2. Розвиток агропромислового комплексу та екологічного виробництва. Найперше стосується інтенсифікації виробництва та переробки екологічної сільськогосподарської продукції на сільських територіях громади. Може бути реалізовано завдяки таким чинникам: збереженні спеціалізації на вирощуванні зернових, цукрового буряка, а також на молочному та м'ясному виробництві, але з акцентом на підвищенні доданої вартості через переробку.

3. Покращення інфраструктури та соціальний розвиток завдяки залученню коштів для розвитку громади. Такий напрям розвитку може посприяти зростанню людності громади і залучення інвестицій в економіку громади. Громада потребує покращення дорожньої інфраструктури, створення нових мультифункціональних соціальних об'єктів (габів) для бізнесу та соціальної адаптації. Це сприятиме посиленню, зокрема, функцій міста як торговельного, сервісного та культурного центру Надбужанщини.

Список використаних джерел:

1. *Кам'янка-Бузька територіальна громада. URL: https://rada.info/upload/users_files/04056196/7383194975ff2c81277def7069f00173.pdf*
2. *CONTINENTAL FARMERS GROUP. URL: https://cfg.com.ua/*
3. *SWISS KRONO. URL: https://www.swisskrono.com/ua-uk/pro-nas/swiss-krono-group*
4. *Інвестиційний паспорт Кам'янка-Бузької територіальної громади. URL: https://rada.info/upload/users_files/04056196/76a225a4f1e5d2accab5b60d50b16f36.pdf/*
5. *Концепція Кам'янка-Бузького індустріального парку URL: 07bfe7f31979b3ad7a53d04cdd545783.pdf.*

УДК 338.48:528.9:528.8

ІНТЕГРАЦІЯ ГІС І ДЗЗ У СТРАТЕГІЇ ОПТИМАЛЬНОГО РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНИХ ДЕСТИНАЦІЙ

Оксана Мороз
oksana.moroz@student.karazin.ua
Науковий керівник – ст. викладач В. Попов
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Сучасний світ швидко змінюється. Технологічний прогрес, цифровізація, глобалізація та постійна модернізація різних сфер життя впливають і на розвиток туризму. Сьогодні туристична галузь уже не може існувати без використання сучасних інформаційних технологій, аналітики даних і просторових моделей. Разом із тим актуальними стають питання сталого розвитку, екологічної безпеки та збереження унікальності територій, які приймають туристів.

У центрі уваги перебуває поняття туристичної дестинації – це ключовий елемент індустрії туризму, який можна охарактеризувати як певний центр або територію, що має засоби обслуговування та послуги для задоволення потреб туристів. Сам термін походить від англійського слова destination, що означає «місце призначення» або «місцезнаходження». Це конкретна територія, яку турист обирає для відвідання, проводить там певний час і де відбувається взаємодія між туристом і туристичною інфраструктурою. Вона може охоплювати як цілу країну, регіон, місто, так і локальний об’єкт – наприклад, гірськолижний курорт або національний парк. [1] Варто зазначити, ми розглядаємо її не лише як географічний простір, а й як соціально-економічну систему. Тому що, в розвитку даних територій зацікавлені одночасно і місцеві громади, і туристичний бізнес та безпосередньо сама держава. Тому планування їх розвитку вимагає детального підходу, який базується на актуальних даних і технологіях.

У сучасному, технологічно розвиненому світі зростає попит на просторові методи аналізу – картографування, моделювання потоків туристів, визначення зон концентрації рекреаційної активності. Саме тому дедалі частіше такі дослідження вдосконалюють і поєднують із сучасними технологіями, зокрема геоінформаційними системами (ГІС) та даними дистанційного зондування Землі (ДЗЗ), які забезпечують комплексну оцінку територій з огляду на природні, соціальні та економічні чинники.

Інтеграція ГІС і ДЗЗ дозволяє отримувати спектральну інформацію про туристичні території, оцінювати їхній потенціал та розробляти стратегії оптимального розвитку. Використання ГІС забезпечує швидку обробку просторових даних, побудову карт, аналіз маршрутів, визначення густоти туристичних потоків і зон рекреаційного навантаження. Дані дистанційного зондування Землі, у свою чергу, надають актуальні супутникові знімки, що

© Мороз О., 2025

дають змогу відстежувати зміни ландшафту, стан природних ресурсів, рівень урбанізації та процеси деградації територій. У результаті ці технології не лише прискорюють роботу з інформацією, а й дозволяють своєчасно оновлювати та адаптувати дані до сучасних умов.

Практичне використання геоінформаційних систем і даних дистанційного зондування Землі у сфері туризму вже сьогодні демонструє свою ефективність у різних країнах світу. В Україні ці підходи лише набирають обертів, проте вже мають успішні приклади впровадження. Зокрема, у дослідженні «Monitoring Sustainable Rural Tourism Development in Post-Conflict Areas Using Remote Sensing and Geospatial Analysis» [2] було проведено моніторинг сільського туризму у Карпатському регіоні за допомогою супутникових даних Sentinel-2 та ГІС-аналізу. Метою роботи стало виявлення змін у природному середовищі, що виникають під впливом туристичної діяльності, та визначення найбільш перспективних територій для сталого розвитку. Автори застосували індекси NDVI та NDWI для оцінки стану рослинності й водних об'єктів, а також здійснили просторовий аналіз щільності туристичної інфраструктури – садиб, маршрутів, місць відпочинку. Результати дозволили створити інтерактивну карту рекреаційної привабливості, яка може використовуватися органами місцевого самоврядування для планування туристичних маршрутів та запобігання перевантаженню окремих природних територій.

Європейські країни активніше впроваджують сучасні технології у сферу туризму, роблячи акцент на поєднанні розвитку та екологічної стійкості. Яскравим прикладом є Норвегія, де геоінформаційні системи та дані дистанційного зондування Землі застосовують для управління туристичною дестинацією «Фіорди Західної Норвегії», яка внесена до списку Світової спадщини ЮНЕСКО. Завдяки супутниковому моніторингу фахівці відстежують стан водних екосистем, вплив туристичного транспорту, зміну рослинного покриву та ерозійні процеси на схилах фіордів. Це дозволяє забезпечити баланс між туристичною активністю та збереженням унікальних природних ландшафтів регіону.

Наприклад, у дослідженні «Insights into Nature-Based Tourism and Recreation in Norway» розглядається застосування супутникових даних Sentinel та методів просторового аналізу для оцінки рівня туристичної активності у національних парках країни. Результати показали, що найбільше навантаження припадає на узбережжя, високогірні райони та ліси – саме там відвідуваність поєднується з підвищеною вразливістю природних комплексів. На основі цих даних норвезькі дослідники створюють карти відвідуваності, прогнозують рекреаційне навантаження на екосистеми та розробляють стратегії сталого розвитку туризму. [3]

Отже, можемо стверджувати, що застосування ГІС і ДЗЗ у туристичній сфері відкривають нові перспективи для розвитку, зокрема в плануванні територій, маркетингу та управлінні рекреаційними ресурсами. Вони дають змогу отримувати точну, об'єктивну інформацію про стан природного середовища, транспортну доступність, зміни у використанні земель і рівень антропогенного навантаження. Використання таких технологій допомагає дотримуватися принципів сталого розвитку, своєчасно виявляти негативні

процеси в екосистемах і запобігати надмірному рекреаційному тиску. Водночас впровадження ГІС і ДЗЗ у туристичну сферу потребує значних фінансових витрат, фахової підготовки спеціалістів і доступу до актуальних просторових даних, що поки залишається проблемним для окремих регіонів.

Попри ці труднощі, світові тенденції свідчать про перспективне майбутнє цих технологій у різних сферах, зокрема туристичній гілці економіки. В Україні поступово створюються відкриті геопортали туристичних ресурсів, інтегруються карти культурної спадщини, природоохоронних територій і маршрутів, що формує підґрунтя для цифрової трансформації галузі. У європейських країнах, таких як Норвегія, Фінляндія чи Австрія, ГІС уже стали невід'ємною частиною національних стратегій сталого туризму. Цей досвід підтверджує, що впровадження просторового підходу до управління дестинаціями сприяє підвищенню ефективності використання ресурсів і збереженню природного середовища.

Таким чином, поєднання сучасних інформаційних технологій із концепцією сталого розвитку формує нову модель управління туристичними дестинаціями — більш гнучку, ефективну та екологічно збалансовану. Її впровадження є необхідною умовою успішного функціонування туристичної галузі в умовах сучасних викликів і глобальних змін.

Список використаних джерел:

1. *Все про туризм. Туристична бібліотека [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://tourlib.net/statti_ukr/myronov16.htm*
2. *Monitoring Sustainable Rural Tourism Development in Post-Conflict Areas Using Remote Sensing and Geospatial Analysis [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.preprints.org/manuscript/202507.2629*
3. *Insights into Nature-Based Tourism and Recreation in Norway [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ssb.no/natur-og-miljo/miljoregnskap/nsights-into-nature-based-tourism-and-recreation-in-norway/NOT2025-05.pdf*

УДК 911.3

ДО ПИТАННЯ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ КРЕАТИВНОГО ХАБУ З ПОЗИЦІЙ СУСПІЛЬНОЇ ГЕОГРАФІЇ

Олексій Нємець
oleksii.niemets@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Перехід від індустріальної до постіндустріальної економіки супроводжується зростанням ролі креативних індустрій у розвитку міст і регіонів. Креативні хаби як просторові форми організації креативної економіки стають важливими елементами міського середовища та об'єктами суспільно-географічних досліджень. Однак у науковій літературі відсутнє єдине визначення цього поняття, що ускладнює його теоретичне осмислення та практичне застосування.

© Нємець О., 2025

Поняття креативного хабу важко концептуалізувати, оскільки визначення можуть різнитися залежно від організаційно-правової форми (комерційні, некомерційні), форми власності (приватні, державні, змішані), соціальної спрямованості (прибуткові, соціально орієнтовані), спеціалізації (міждисциплінарні та секторно-орієнтовані), послуг (події, коворкінг, оренда, заклади, галереї, майстерні тощо) та локації хабу.

У звіті **«Creative hubs: Understanding the new economy»** (2016) зазначається, що «хаб» як спосіб організації роботи з'явився в різних секторах і типах організацій на початку 2000-х років. Хаб став універсальною ідеєю, що означає динамічне об'єднання різних талантів, дисциплін і навичок для посилення інноваційності. Загалом, хаби розуміються як місця, що надають простір для роботи, участі та споживання: більшість з них мають нерухоме майно, але рідко являють собою єдину ізольовану будівлю. У межах свого оточення хаб може займати окремий простір, але його підтримувальні функції зазвичай охоплюють різноманітні місцеві установи та мережі. Водночас вони підтримують спільноти практиків – некомерційні та комерційні, великі та малі, які працюють на повний та неповний робочий день – тобто не обмежуються роллю бізнес-інкубаторів для малих підприємств, а мають широкий спектр завдань. Креативні хаби утворюють мережу, яка сприяє розвитку креативних індустрій на місцевому та регіональному рівнях, забезпечуючи більше робочих місць, освітніх можливостей і шансів для розвитку [5].

Отже, сучасний хаб можна охарактеризувати як осередок, де відбувається спілкування і співпраця, сконцентровані різноманітні ресурси, організовані навчання та тренінги, набувається досвід, акумулюються нові ідеї, реалізація яких вимагає об'єднання однодумців та інтелектуальних напрацювань [3].

British Council визначає *креативний хаб* як «місце, фізичне або віртуальне, яке об'єднує креативних фахівців. Це простір-організатор, що забезпечує умови та підтримку для налагодження мережевих зв'язків, розвитку бізнесу та залучення спільноти у сферах креативних, культурних та технологічних індустрій» [4]. Залежно від форми та способу організації, British Council виділяє шість типів креативних хабів, зокрема студія (studio), центр (centre), мережа (network), кластер (cluster), онлайн-платформа (online platform), альтернативний тип (alternative) [5].

C. Sedini, A. Vignati & F. Zurlo (2013) виокремили сім типів організацій, центрів і просторів, які певною мірою можуть асоціюватися з тим, що називають креативним хабом: інкубатор (incubator), центр послуг для компаній (services center for companies), віртуальна платформа (virtual platform), агенція розвитку (development agency), коворкінг-центр (co-working centre), кластер (cluster) та дистрикт / промисловий район (district) [8].

European Creative Hubs Network під *креативними хабами* розуміє «центри для культурних і креативних професіоналів та підприємств». European Creative Hubs Network є єдиною мережею в Європі, спеціально створеною для підтримки хабів, які розміщують та об'єднують декілька креативних підприємств. Її головна місія полягає у посиленні креативного, економічного та соціального впливу креативних хабів у Європі та сусідніх країнах. Креативні хаби відіграють ключову роль на перетині культури, економіки, суспільства,

освіти та технологій, а також пропонують найефективніший спосіб підтримки зростання та розвитку культурних і креативних індустрій. Наразі мережа об'єднує 398 креативних хабів з 50-и країн у 13-и креативних секторах економіки. Членами мережі є понад 120 тис. фахівців у сфері креативної економіки [7].

European Creative Hubs Forum (2015), розроблений і курований British Council та ADDICT (Creative Industries Portugal) з Лісабона, визначив *креативні хаби* як «інфраструктуру або місце, яке використовує частину свого орендованого або доступного простору для нетворкінгу, організаційного та бізнес-розвитку в секторах культурних і креативних індустрій» [5]. Учасники форуму зазначали, що це може бути: колектив або кооператив; креативний, технічний або культурний простір; мережа, що об'єднує людей, або простір, що вміщує міждисциплінарну спільноту креативних учасників. Одні фахівці називають їх хабами, інші – кластерами, лабораторіями, коворкінгами або інкубаторами. Креативні хаби є ключовим елементом європейської економіки, сприяючи економічному зростанню, створенню кваліфікованих робочих місць та інтернаціоналізації креативної і культурної економіки. Незалежно від того, підтримуються вони за рахунок субсидованого сектору чи приватних інвестицій, розвиваються у партнерстві з великими установами, такими як університети, чи підтримуються за рахунок вільних колективів, європейські креативні хаби пропонують креативним підприємствам можливість зростати, процвітати та виходити на більші ринки й ширшу аудиторію, виступаючи ключовою частиною креативної екосистеми [6].

У **Глосарії креативних індустрій** пропонується наступне визначення: «*креативний хаб* – це творчий центр, який надає простір та забезпечує умови для творчої роботи; спосіб організації роботи, в основі якого лежить динамічне поєднання різноманітних талантів, дисциплін та навичок для посилення інноваційного потенціалу певного проєкту. До основних видів таких центрів належать: коворкінги, майстерні, інкубатори, лабораторії та кластери» [1].

О. Гуменна (2019) тлумачить *креативні хаби* як багатофункціональні території або центри для розвитку творчого підприємництва, інкубації ідей і продуктів. Креативні хаби є одночасно ядром та основною інфраструктурною одиницею креативної економіки. Світова практика свідчить, що найбільшого успіху досягають креативні хаби при університетах, де фактично створені найсприятливіші умови для інкубації ідей та подальшої їх комерціалізації [2].

Наведені вище визначення, безумовно, не вичерпують усього різноманіття підходів до розуміння креативного хабу. Існує значна кількість інших тлумачень цього поняття у працях дослідників різних країн, які акцентують увагу на окремих аспектах функціонування хабів – від архітектурно-просторових характеристик до соціально-мережевих взаємодій. Водночас, аналіз літератури свідчить про брак визначень, які б комплексно розглядали креативний хаб саме з позицій суспільної географії, враховуючи специфіку просторового підходу до вивчення цього феномену. Більшість існуючих визначень сформульовані в рамках економічних, урбаністичних, культурологічних чи управлінських досліджень, тоді як суспільно-географічний підхід передбачає інтегральне

бачення креативного хабу як елементу територіальної організації суспільства з акцентом на просторові взаємодії, масштабні рівні та регіональний контекст.

У зв'язку з цим виникає потреба у формулюванні визначення креативного хабу, яке б відображало специфіку суспільно-географічного підходу та могло слугувати теоретичною основою для подальших досліджень просторових аспектів креативної економіки. Отже, на основі аналізу існуючих підходів та з урахуванням специфіки суспільно-географічних досліджень пропонуємо наступне визначення: ***креативний хаб*** *– це просторово локалізований центр концентрації креативної діяльності, що має матеріальну інфраструктуру, об'єднує представників креативних індустрій, забезпечує створення, виробництво й поширення креативного продукту та сприяє формуванню креативної екосистеми на локальному і регіональному рівнях шляхом мережевих взаємодій, співпраці та обміну знаннями.*

● організація тренінгів, воркшопів, майстер-класів; ● трансфер знань та технологій; ● інкубація інноваційних проектів; ● підвищення креативних компетенцій	● підтримка культурного розмаїття; ● створення та популяризація культурних продуктів; ● формування креативної ідентичності території; збереження та переосмислення культурної спадщини	● регенерація занедбаних міських територій; ● ревіталізація постіндустріальних об'єктів; ● підвищення привабливості міського середовища; ● формування креативних кварталів та районів	● інтеграція до національних та міжнародних мереж креативних хабів ● забезпечення зв'язків між локальним та глобальним рівнями; ● створення партнерських відносин з різними стейкхолдерами
Освітньо-інноваційна	**Культурно-символічна**	**Урбаністична**	**Мережева**
ФУНКЦІЇ КРЕАТИВНИХ ХАБІВ			
Просторово-організаційна	**Економічна**	**Соціально-комунікативна**	
● забезпечення фізичного простору для креативної діяльності; ● створення коворкінг-просторів, майстерень, студій; ● організація функціонального зонування території	● створення робочих місць у креативних індустріях; ● генерування доданої вартості через креативний продукт; ● підтримка креативного підприємництва та стартапів; ● залучення інвестицій у креативний сектор	● формування креативних спільнот; ● забезпечення нетворкінгу та обміну досвідом; ● створення можливостей для співпраці; ● розвиток соціального капіталу	

Рис. 1. Функції креативних хабів (узагальнено й побудовано автором)

Запропоноване визначення акцентує увагу на:

- *просторовому аспекті* – локалізація в конкретному місці міського або регіонального простору;
- *функціональному аспекті* – багатофункціональність діяльності;
- *соціальному аспекті* – створення спільнот та мереж;

- *економічному аспекті* – генерування доданої вартості;
- *масштабному аспекті* – вплив на локальний та регіональний розвиток.

Дослідження креативних хабів, проведене Європейською креативною бізнес-мережею, показало, креативні хаби мають спільну мету – домогтися позитивних змін в економіці, бізнесі та суспільстві. Переважна більшість хабів (84 %), переконана, що вони допомагають фрилансерам більш ефективно працювати, людям загалом ставати соціально активними, бути продуктивними та щасливими. 76 % стверджують, що вони суттєво підтримують креативну індустрію, 74 % хабів перетворюють певні будинки в артоб'єкти, інвестуючи в них частину свого прибутку [3]. Отже, креативні хаби виконують ряд важливих функцій (рис. 1).

Отже, аналіз наукової літератури підтверджує відсутність єдиного визначення поняття «креативний хаб», що пояснюється різноманітністю форм, функцій та контекстів існування таких об'єктів. Запропоноване визначення креативного хабу з позицій суспільної географії акцентує увагу на його просторових, функціональних, соціальних та економічних характеристиках, що дозволяє комплексно досліджувати це явище. Виділені сім ключових функцій креативних хабів (просторово-організаційна, економічна, соціально-комунікативна, освітньо-інноваційна, культурно-символічна, урбаністична та мережева) підкреслюють багатовимірність їхнього впливу на розвиток територій. Подальші дослідження креативних хабів з позицій суспільної географії мають бути спрямовані на вивчення їхньої просторової організації, регіональних особливостей розміщення, впливу на соціально-економічний розвиток територій та ролі у формуванні креативних екосистем різних рівнів.

Список використаних джерел:

1. *Глосарій креативних індустрій. Український центр культурних досліджень. URL: https://uccs.org.ua/hlosarij-kreatyvnykh-industrij*
2. *Гуменна О.В. Креативні хаби як ядро креативної економіки. Інноваційні ідеї в економічній науці: пошуки вирішення сучасних проблем: матеріали науково-практичної конференції. Київ: Знання України, 2019. С. 28-31. URL: https://ekmair.ukma.edu.ua/items/5759378d-4eb2-43b9-a8ae-70a8605813c2*
3. *Сенько Т.В. Хаби як інноваційна складова соціокультурного простору. Вісник Національної академії керівних кадрів культури і мистецтв: науковий журнал. 2022. № 4. С. 35-41.*
4. *Creative Hubs and Communities. British Council. URL: https://www.britishcouncil.org.tr/en/programmes/arts/creative-economy/hubs*
5. *Dovey J., Pratt A., Moreton S., Virani T., Merkel J., & Lansdowne J. Creative hubs: Understanding the new economy. London: British Council, 2016. URL: https://creativeeconomies.co.uk/publications/creative-hubs/*
6. *European Creative Hubs Forum Lisbon 2015. Culture 360. ASEF.org. URL: https://culture360.asef.org/news-events/european-creative-hubs-forum-lisbon-2015/*
7. *European Creative Hubs Network. URL: http://creativehubs.net/*
8. *Sedini C., Vignati A. & Zurlo F. Conceiving a (new) definition of hub for the development of a transnational network for creative companies. Conference: The Idea of Creative City. Cracow, 2013. URL: https://www.researchgate.net/publication/292986703_CONCEIVING_A_NEW_DEFINITION_OF_HUB_FOR_THE_DEVELOPMENT_OF_A_TRANSNATIONAL_NETWORK_FOR_CREATIVE_COMPANIES*

УДК 911.3

РЕГІОНАЛЬНА ІДЕНТИЧНІСТЬ: ДЕФІНІЦІЯ, СТРУКТУРА ТА ЗНАЧЕННЯ

Гліб Овчаренко
hlib.ovcharenko@karazin.ua
Науковий керівник – д. геогр. н., проф. К.Ю. Сегіда
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Регіональна ідентичність є одним із рівнів територіальної ідентичності. Їй передує локальний рівень (населені пункти різних розмірів), наступним йде загальнодержавний або загальнонаціональний. Загальнонаціональну ідентичність також можна назвати «громадянською». Український соціолог О. Резнік відмічає, що в західній науці громадянська ідентичність асоціюється з загальнонаціональною, а в українській – з етнічною ідентичністю [7]. На нашу думку, західний варіант тотожності є більш доречним, тому що нація за своїм характером є соціально-політичним конструктом, як і інститут громадянства, а етнос є концептом соціокультурним. Тому (загально) національна ідентичність радше тотожна громадянській, ніж етнічній.

Послуговуючись напрацюваннями Бенедикта Андерсона, можна визначити регіональну ідентичність як уявлення індивіда про себе, як про члена певної спільноти, що пов’язана спільною територією проживання, історією, традиціями, соціокультурним досвідом і практиками, способом життя та цінностями [1]. Регіональна ідентичність є динамічною структурою та може змінюватись залежно від трансформацій сприйняття індивіда та залежно від географічних, соціокультурних і політичних чинників. Вона є процесом інтерпретації людьми регіональної унікальності. Регіональна ідентичність може посилюватись та бути актуалізованою в спільноті або ж послабленою та невираженою. Її можна розглядати, як ресурс для мобілізації та єднання суспільства, регіонального розвитку та водночас як загрозу для єдності, як інструмент політичної боротьби та маніпуляцій електоральними і не тільки настроями населення та його свідомістю [2]. Пошук запобігання негативним сценаріям використання регіональної ідентичності є одним з перспективних напрямків дослідження і ми спробуємо прокласти до нього стежину.

У структурі регіональної ідентичності можна виділити три елементи або компоненти:

- когнітивний – знання індивіда про особливості, історію, політичний стан і межі свого регіону і його спільноти;
- афективний або емоційний – емоції, почуття та настрої стосовно своєї приналежності до регіону та спільноти. Цей компонент може викликати відчуття приналежності та солідарності залежно від рівня довіри й емоційної залученості в життя спільноти;

© Овчаренко Г., 2025

- поведінковий або інструментальний компонент проявляється в готовності індивіда або спільноти до дії, а також в політичній культурі, електоральних уподобаннях та формуванні політичних партій і рухів [4].

Задля формування та підсилення позитивні емоційної прив'язки до місця та відчуття дому є доцільним створення вернакулярних районів, тобто освоєних місць і пов'язаних із ними повсякденних практик, та закарбовування їх в мистецтві і фольклорі. Однак залежно від досвіду індивіда та його ставлення до цих практик ці емоції можуть бути як позитивними, так і негативними. Наявність чіткого образу регіону у свідомості населення та емоційне ставлення до нього взагалі визначають, чи є регіон об'єктом соціокультурної реальності. Без цих проявів, а відповідно й без регіональної ідентичності, регіон залишатиметься виключно абстрактною або політико-географічною концепцією, яка виконуватиме хіба що лише формальну функцію територіально-адміністративні одиниці [5].

На думку Я. Верменич, регіон і його соціокультурний вміст можливо зрозуміти тільки за допомогою «простеження того, у яких текстах і контекстах упродовж тривалого історичного розвитку певні настрої і поведінкові стереотипи зароджувалися і як трансформувалися» [3]. Для осягнення регіональної ідентичності дослідниця пропонує зосередитись на тому, що визначає регіональні тенденції та напрями змін та застерігає від орієнтації на панівні політичні сили й відповідні настрої, тому що вони можуть змінюватись на кожному історичному етапі розвитку регіону [6]. Політичне більше піддається конструюванню «згори» , ніж спосіб життя та історичний досвід, які вкорінені в історії та формуються «знизу». Тому саме дослідження елементів структури регіональної ідентичності, а не політичних течій та електоральних настроїв окремо, гарантує ґрунтовність та достовірність результатів.

Самі політичні сили можуть використовувати регіональну ідентичність для об'єднання людей та підвищення їхнього відчуття приналежності до спільноти і території, для створення маркетингового образу регіону, що робить його привабливим для інвесторів і спеціалістів різних галузей, для комфортного проживання. З іншого боку, деякі політичні рухи схильні до іншого використання регіональної ідентичності, як, наприклад, для формування негативних настроїв щодо політики центру або ворожого ставлення до інших регіонів.

Таким чином регіональна ідентичність може виступати як чинник конфлікту – зіткнення ідентичностей. Протистояння може проявлятись як на локальному і регіональному рівні, так і на глобальному. У такому випадку регіональна ідентичність спонукає дезінтеграцію суспільства всередині певної політичної цілісності (держави або макрорегіону). Загроза загострення конфлікту ідентичностей та його перехід з когнітивної у фізичну площину особливо висока, коли декілька груп претендують на одну й ту саму територію.

Регіональна ідентичність прикордонних регіонів є ще більш комплексною та складною. На формування ідентичності місцевого населення таких територій впливають не тільки наративи держав, політичною частиною яких вони є, а й наративи держав-сусідів. Це можна пояснити тим, що ці регіони беруть участь не тільки в міжрегіональній, а й в міждержавній взаємодії. Така суперечливість

може викликати складнощі з усвідомленням місцевим населенням основних компонентів своєї регіональної ідентичності, та водночас може слугувати полем для політичних маніпуляцій всередині регіону та на загальнодержавному рівні.

Головне завдання держави щодо регіональної ідентичності - проводити таку політику, яка уможливлює символічну і правову рівність різних етнічних спільнот, завдяки якій можливе їхнє гармонійне співіснування та розвиток на загальнонаціональному рівні. Така нація є інклюзивною і будується на інституті громадянства, а не на базі етнічної приналежності. В такому суспільстві можливе справжнє єднання, навіть попри наявну конкуренцію ідентичностей.

Список використаних джерел:

1. *Андерсон Б. Уявлені спільноти: пер. з англ. / Б. Андерсон. – К.: Критика, 2001. – 271с.*
2. *Андрущенко Т.В. Регіональна ідентичність: зміст, типи та особливості формування / Т.В. Андрущенко // Політикус: наук. журнал. – 2019. – № 4. – С. 93–97.*
3. *Верменич Я. Історична регіоналістика в системі «просторової історії»: диференціації предметних полів / Я. Верменич // Регіональна історія України: збірник наукових статей. – 2013. – Випуск 7. – С. 9–38.*
4. *Коржов Г.О. Особливості територіальної ідентифікації населення сучасної України / Г.О. Коржов // Український соціум. – 2010. – № 2 (33). – С. 31–43.*
5. *Ляшенко О. Деякі аспекти дослідження регіональної ідентичності / О. Ляшенко // Наукові записки: ІПіЕНД ім. І.Ф. Кураса НАН України. – 2018. – № 2(82). – С. 271-283.*
6. *Нагорна Л. Регіональна ідентичність: український контекст / Л. Нагорна. – К.: ІПіЕНД ім. І.Ф. Кураса НАН України, 2008. – 405 с.*
7. *Резнік О. Особливості просторово-територіальної ідентифікації населення України / О. Резнік // Фонд «Демократичні ініціативи» ім. Ілька Кучеріва. – 22.02.2022. – URL: https://dif.org.ua/article/osoblivosti-prostorovo-teritorialnoi-identifikatsii-naselennya-ukraini (дата звернення: 05.11.2025).*

УДК 338.45

АДАПТАЦІЯ МІЖНАРОДНОГО ДОСВІДУ У ФОРМУВАННІ ІННОВАЦІЙНИХ МОДЕЛЕЙ РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ РЕГІОНІВ

Юлія Перегуда

julilla.pereguda@gmail.com

Міжрегіональна Академія управління персоналом;

Національний університет біоресурсів і природокористування України

У сучасних умовах глобалізації та прискореної цифровізації формування інноваційних моделей регіонального розвитку набуває статусу ключового чинника конкурентоспроможності держав. Для України, яка водночас переживає виклики війни, децентралізації та євроінтеграційних процесів, адаптація міжнародного досвіду є стратегічним пріоритетом. Йдеться не про механічне копіювання закордонних практик, а про творчий процес переосмислення, у ході якого глобальні підходи трансформуються з урахуванням локальних соціально-економічних та інституційних особливостей.

© Перегуда Ю., 2025

Теоретичною основою цього процесу виступає концепція *трансферу знань*, яка передбачає контекстуальну інтеграцію успішних моделей у середовище реципієнта.

Еволюція підходів до адаптації міжнародного досвіду відбулася від простого запозичення «найкращих практик» (*best practices*) до концепції «відповідних практик» (*good fit practices*), яка вимагає ретельного аналізу передатності управлінських рішень. Традиційне уявлення про універсальність «best practices» часто виявляється неефективним через ігнорування інституційних бар'єрів, тоді як підхід «good fit» передбачає емпіричне вивчення їхньої сумісності з регіональним контекстом. Ефективність інноваційних моделей визначається якістю інституційного середовища – як формальних (законодавство, нормативи, регуляції), так і неформальних (традиції, довіра, бізнес-етика) елементів. Без урахування цих «правил гри» адаптація іноземних моделей стає поверховою.

Системний підхід до регіонального розвитку розглядає регіон не як суму суб'єктів господарювання, а як складну соціально-економічну систему за концепцією *Regional Innovation Systems* (RIS), у межах якої взаємодіють університети (генерація знань), бізнес (комерціалізація), влада (регуляція та фінансування) і громадськість (соціальний контроль). Адаптація міжнародних моделей повинна охоплювати всі елементи RIS, забезпечуючи синергію та стійкість до зовнішніх шоків. Сучасні дослідження наголошують на переході від класичних інноваційних систем до інноваційних екосистем, у яких домінують принципи відкритості, самоорганізації та міжсекторальної взаємодії [1].

Світовий досвід пропонує широку палітру інноваційних моделей регіонального розвитку, диференційованих за драйверами зростання. Однією з найпоширеніших є модель *Triple Helix* – «влада–бізнес–наука», апробована у високорозвинених економіках: Кремнієва долина (США) – приклад високотехнологічної екосистеми на основі університетських R&D-центрів [2]; Баден-Вюртемберг (Німеччина) – автомобільний кластер, побудований на принципах кооперації; Кембридж (Велика Британія) – біотехнологічний інноваційний хаб. Ці кейси демонструють, як модель *Triple Helix* трансформує регіон у центр знань і підприємництва.

Модель *Smart Specialisation Strategy* (S3), запроваджена ЄС, спрямована на визначення унікальних конкурентних переваг кожного регіону й концентрацію ресурсів на їх реалізації. Регіони Ломбардія (Італія) та Каталонія (Іспанія) засвідчили результативність цього підходу для стимулювання інновацій у середньорозвинених територіях [3]. Для депресивних регіонів ефективною є модель ревіталізації, прикладом якої виступає Рурський басейн (Німеччина), що здійснив перехід від вугільної промисловості до «зелених» технологій і креативних індустрій [4]. Окремо виділяється модель розвитку через інфраструктурні мегапроєкти – зокрема, досвід Китаю, де високошвидкісні залізниці стали каталізатором інноваційної активності та притоку інвестицій [5].

Для України адаптація міжнародного досвіду потребує врахування поточних викликів – війни, процесів децентралізації та євроінтеграції.

Пріоритетним напрямом є впровадження принципів S3 відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС. Регіони мають ідентифікувати власні конкурентні ніші: агротехнології у центральних областях, IT-кластеризацію у великих містах, логістично-енергетичні хаби у прибережних регіонах [3]. Важливим чинником є інституційна спроможність: якість інститутів впливає на ефективність трансферу знань від транснаціональних корпорацій за нелінійною залежністю, де оптимальний рівень інституцій максимізує ефекти *spillover* [6]. Для промислових регіонів України, особливо прифронтових, перспективним є використання смарт-спеціалізації як інструменту відбудови та технологічної модернізації [7].

Адаптація моделі *Triple Helix* в українських умовах вимагає посилення ролі науки та бізнесу, створення технопарків і спільних R&D-центрів, а також удосконалення механізмів фінансування стартапів. Важливими залишаються інституційні реформи – антикорупційна політика, прозорість управління та розвиток громадянського суспільства [8]. Війна стимулює нові напрями – *Build Back Better*, розвиток оборонно-промислового комплексу, кібербезпеки та залучення внутрішньо переміщених осіб як людського капіталу. Досвід постконфліктних регіонів Балкан і Грузії може бути корисним для побудови стійких інноваційних кластерів [9].

Адаптація міжнародного досвіду у формуванні інноваційних моделей розвитку українських регіонів постає не лише як науково-методологічне завдання, а й як стратегічна проблема державного управління, просторового розвитку та економічної безпеки. Йдеться про формування нового типу регіональної політики, орієнтованої не на відтворення централізованих схем, а на створення децентралізованих інноваційних екосистем, у яких ключовими суб'єктами стають місцеві спільноти, університети, бізнес-асоціації та органи самоврядування. Ключовим викликом залишається інституційна зрілість, що визначає спроможність регіонів до інноваційного самоуправління. Без формування стабільних правил гри, прозорості управлінських процесів і розвитку людського капіталу навіть найкращі практики залишатимуться декларативними. Отже, успіх адаптації міжнародного досвіду залежить не лише від наявності моделей чи стратегій, а від якісної взаємодії суб'єктів інноваційної системи – держави, бізнесу, науки та громадськості.

Список використаних джерел:

1. *Yang B., Liu X., Ji X. Regional innovation ecosystem: knowledge base and theoretical framework. Science and Technology Progress and Policy. 2023. Vol. 40, № 13. P. 152-160. DOI: 10.6049/kjjbydc.Q202207199*
2. *Cancino C., Santibañez J., Baier-Fuentes H., Giraldo F. Triple Helix and the evolution of ecosystems of innovation: the case of Silicon Valley. Triple Helix. 2018. Vol. 5, № 1. Art. 4. DOI: 10.1186/s40604-018-0060-x*
3. *European Commission. About S3 Smart Specialisation. Inforegio. 2023. URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/policy/communities-and-networks/s3-community-of-practice/about_en (дата звернення: 15.10.2025).*
4. *World Resources Institute. Germany: The Ruhr Region's Pivot from Coal Mining to a Hub of Green Industry and Expertise. WRI Insights. 2021. URL: https://www.wri.org/snapshots/germany-ruhr-regions-pivot-coal-mining-hub-green-industry-and-expertise (дата звернення: 15.10.2025).*

5. *Zhang Y., Zhang X., Liu Z. The Impact of Opening a High-Speed Railway on Urban Innovation.* Land. *2023. Vol. 12, № 9. Art. 1671. DOI: 10.3390/land12091671*
6. *Bhaumik S., Driffield N., Lavoratori K. et al. Multinational strategy, institutions and spillovers: the role of institutions in knowledge spillovers in emerging markets. The Journal of Technology Transfer. 2025. Vol. 50. P. 2476-2508. DOI: https://doi.org/10.1007/s10961-025-10230-w*
7. *Підоричева І.Ю., Баш А.С. Смарт-спеціалізація промислових регіонів України: організаційно-економічний супровід. Економіка промисловості. 2024. № 2 (106). С. 5-24. DOI: http://doi.org/10.15407/econindustry2024.02.005*
8. *Zarichniak A., Klyuchka O., Klyuchka I. Models of Regions' Innovative Development: International Experience and Prospects for Ukraine within the Sustainability Paradigm. Grassroots Journal of Natural Resources. 2025. Vol. 8, № 2. P. 1-15. URL: https://grassrootsjournals.org/gjnr/0802m00577.html (дата звернення: 15.10.2025).*
9. *Hnatkovych O., Yasinovska I., Smolinska S., Smolinskyy V. Modern approaches to Ukraine's regional development management.* Regional Science Policy & Practice. *2023. Vol. 15, iss. 1. P. 108-121. DOI: 10.1111/rsp3.12641*

УДК 911.3

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВІДНОВЛЕННЯ УКРАЇНИ

Костянтин Маляренко
kostiantyn.maliarenko@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Повномасштабна військова агресія Росії проти України спричинила безпрецедентні соціально-економічні виклики, одночасно підтвердивши стійкість ключових інституційних реформ в Україні. Реформа децентралізації, що триває в умовах воєнного часу, визнається однією з найбільш результативних за останнє десятиліття [3]. Міжнародні експерти високо оцінюють її успіх, а внутрішні опитування свідчать про значну підтримку. Однак інституційна стійкість не змогла запобігти глибокій соціальній кризі. За останні два роки країна зіткнулася з різким зростанням бідності: її рівень збільшився з 5% до 24%, що ставить під загрозу соціальну стабільність, суттєво обмежує можливості капітального інвестування на користь термінової соціальної підтримки та створює додаткове навантаження на найбільш вразливі групи населення [4].

Пріоритети державної політики на середньострокову перспективу (2025–2027 рр.) зміщуються від екстреного реагування до цілеспрямованого, комплексного відновлення, що закріплено у Плані заходів з реалізації Державної стратегії регіонального розвитку, затвердженому Кабінетом Міністрів України у вересні 2025 року [7]. Головні напрямки включають відновлення та безпеку територій, розвиток критичної інфраструктури, освіти, охорони здоров’я та цифровізації. При цьому реалізація цих стратегій зіштовхується з необхідністю балансувати між швидким економічним

© Маляренко К., 2025

зростанням та забезпеченням соціальної справедливості і територіальної рівності. Якщо швидке національне зростання ВВП буде забезпечуватися переважно за рахунок безпечних, високотехнологічних секторів або концентруватися у відносно захищених регіонах, це може призвести до подальшого збільшення регіональної та соціальної нерівності [2, 7, 10]. Тому стратегії відновлення повинні бути інклюзивними, включаючи механізми державного стимулювання (наприклад, інвестиційні гранти та податкові пільги), які б пріоритезували найбільш постраждалі та фінансово слабкі громади, запобігаючи концентрації капіталу в обмеженій кількості локацій.

Для стійкого відновлення Україна визначила шість ключових секторів, що мають найбільший інвестиційний потенціал: енергетика, агропромисловий комплекс, інформаційні технології, транспорт і логістика, критичні матеріали та машинобудування [10]. Саме ці сектори сприяють не лише внутрішньому розвитку, але й можуть замінити російський експорт на світових ринках. Особливе місце у новій економічній моделі займає оборонна промисловість [2]. Розвиток виробництва дронів та військової техніки розглядається як потужний драйвер для нових індустрій, що, у свою чергу, вимагає значних інвестицій у високотехнологічні розробки та людський капітал, зокрема у фахівців з досвідом у сферах штучного інтелекту, DevOps, кібербезпеки та блокчейну [2, 6, 7, 10].

Для забезпечення якісного підвищення добробуту населення держава має стимулювати формування регіональних (або міжрегіональних) інноваційних систем, які виступатимуть центрами зростання, які сприяють відродженню промисловості на нових структурних засадах, інтегруючи наукові розробки, бізнес-інновації та державне управління [8]. Успішне функціонування таких систем вимагає переходу до високотехнологічних та експортно-орієнтованих галузей. Ключовим інструментом політики формування локальних центрів зростання є державне стимулювання індустріальних парків. Індустріальні парки є складовою національної політики «Зроблено в Україні» [1], спрямованої на нарощування внутрішнього виробництва, залучення інвестицій та збільшення несировинного експорту. Держава надає суттєві стимули для учасників індустріальних парків, зокрема звільнення від імпортного мита та імпортного ПДВ на виробниче обладнання; звільнення від сплати податку на прибуток на 10 років за умови реінвестування прибутку; надання права органам місцевого самоврядування знижувати до нуля ставки податку на нерухоме майно та плати за землю. Наразі в Україні зареєстровано 110 індустріальних парків, які мають значний потенціал для створення нових робочих місць. Наприклад, очікується, що парк у Коростені створить від 2300 до 4000 робочих місць [1, 5].

Важливою особливістю нинішньої політики є децентралізація податкового стимулювання. Надання права місцевій владі обнуляти ставки місцевих податків для індустріальних парків передає фіскальну відповідальність та ризик від центрального до місцевого бюджету. Для фінансово слабких громад таке рішення може бути складним, оскільки вони втрачають короткостроковий дохід, критично важливий для їхньої поточної стійкості. Тому необхідно передбачити компенсаційні механізми або гарантії від держави, щоб прифронтові чи

слабоспроможні територіальні громади могли скористатися цими стимулами без загрози власному фінансовому здоров'ю.

Нерівність в Україні має яскраво виражений територіальний вимір, що безпосередньо впливає на спроможність громад відновлюватися та підвищувати якість життя. Аналіз фінансової спроможності територіальних громад демонструє екстремальну асиметрію, яка була посилена війною. Доходи загального фонду на одного мешканця коливаються від мінімального показника 280,1 грн до максимального 69 644,0 грн, при середньому значенні 8 182,8 грн [9]. Важливим для аналізу показником є трансфертна залежність: середня питома вага трансфертів у дохідній частині бюджету становить 37,18%, проте у найбільш вразливих громадах вона може сягати 92,3%, тоді як у фінансово сильних ТГ цей показник становить лише 6,8% [9]. Така фінансова асиметрія має прямі наслідки для відновлення. Громади з високою залежністю від трансфертів мають вкрай низькі власні капітальні видатки (від 5,7 грн на мешканця), тоді як найбагатші громади можуть дозволити собі витрачати до 30 798,6 грн на мешканця [9]. Слабоспроможні територіальні громади можуть забезпечити необхідне співфінансування для великих проектів відновлення (зокрема, тих, що фінансуються міжнародними партнерами), що, у свою чергу, посилює регіональну нерівність та концентрує інвестиції у фінансово сильніших центрах. Для забезпечення інклюзивного відновлення необхідно переглянути механізми розподілу коштів, наприклад, Державного фонду регіонального розвитку (ДФРР), з пріоритезацією інвестицій у стратегічно важливі, але фінансово слабкі громади.

Стійкий соціально-економічний розвиток України в період відновлення критично залежить від здатності держави конвертувати інституційну стійкість, забезпечену реформою децентралізації, у фіскальну самодостатність територіальних громад та інклюзивне економічне зростання. Процес відновлення повинен бути чітко сфокусований на боротьбі з територіальною та соціальною нерівністю, що загострилася через зростання бідності до 24% та крайню асиметрію фінансової спроможності ТГ. Центри зростання, такі як індустріальні парки та high-tech кластери, мають виступати каталізаторами, але їхнє розміщення повинно бути регульоване таким чином, щоб забезпечувати регіональне вирівнювання, а не лише максимізацію показників ВВП. Відновлення критичної інфраструктури та соціального капіталу (психологічна допомога) є прямими передумовами для повернення продуктивності та економічної реінтеграції населення.

Список використаних джерел:

1. *«Зроблено в Україні»: ще два індустріальні парки отримають державне стимулювання на 81 млн гривень / Міністерство економіки України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://me.gov.ua/News/Detail/dc89aa8a-2818-4b97-b8b8-250ff1f5a822?lang=uk-UA&title=ZroblenoVUkraini*
2. *Аналіз ключових секторів економіки України у 2024–2025 роках. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://fbc.biz.ua/news/statti/analiz-klyuchovih-sektoriv-ekonomiki-ukrayini-u-2024-2025-rokah/*
3. *Децентралізація: 77% українців вважають, що реформу потрібно продовжувати / Міністерство розвитку громад та територій України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/news/36128.html*

4. *За останні два роки рівень бідності в Україні зріс з 5% до 24%, це ставить під загрозу можливість людей старшого віку про себе попіклуватись / Міністерство соціальної політики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.msp.gov.ua/press-center/news/za-ostanni-dva-roky-riven-bidnosti-v-ukrayini-zris-z-5percent-do-24percent-tse-stavyt-pid-zahrozu-mozhlyvist-lyudey-starshoho-viku-pro-sebe-popikluvatys-ulyana-tokaryeva*
5. *Індустріальні парки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ligazakon.net/topics/679b76a474eab903764bbb5b/2025-11-14*
6. *МВФ зберіг прогноз зростання ВВП України на 2025 рік на рівні 2%, на наступний – 4,5% / Мінфін. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://minfin.com.ua/ua/2025/10/15/160479134/*
7. *План заходів з реалізації Державної стратегії регіонального розвитку на 2025–2027 роки: головні акценти / Асоціація органів місцевого самоврядування Харківської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://association.kharkov.ua/aktyalne/novyny/3379-plan-zakhodiv-z-realizatsii-derzhavnoi-stratehii-rehionalnoho-rozvytku-na-2025-2027-roky-holovni-aktsenty*
8. *Романюк С.А. Регіональний розвиток і децентралізація: теоретичні і практичні аспекти / Демографія та соціальна економіка, 2019, № 3 (37). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://dse.org.ua/arhcive/37/_8.pdf*
9. *Фінансова спроможність громад / Децентралізація. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://decentralization.ua/news/19512*
10. *Які галузі економіки України мають найбільший потенціал зростання / YouControl.Market. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://blog.youcontrol.market/iaki-ghaluzi-iekonomiki-ukrayini-maiut-naibilshii-potientsial-zrostannia/*

УДК 911.3

ЕКОНОМІЧНІ ВИКЛИКИ ТА МОЖЛИВОСТІ ДЛЯ СФЕРИ ТУРИЗМУ УКРАЇНИ У ВОЄННИЙ ТА ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

Оксана Мороз, Марія Орленко
oksana.moroz@student.karazin.ua, mariia.orlenko@student.karazin.ua
Науковий керівник – д. геогр. н., проф. К.Ю. Сегіда
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Туризм є важливою складовою економіки України, що забезпечує розвиток інфраструктури, створення робочих місць і формування позитивного міжнародного образу держави. До початку війни галузь демонструвала стабільне зростання: Україну щороку відвідували мільйони туристів, а надходження від туризму робили помітний внесок у ВВП, стимулюючи розвиток транспортної, готельної, ресторанної та культурної сфер. Але із початком війни у 2014 році туристична діяльність зазнала значних втрат, особливо через окупацію Криму – одного з головних туристичних центрів країни, який забезпечував значну частку прибутку. Його втрата негативно позначилася на туристичному потенціалі держави.

Повномасштабне вторгнення 2022 року ще більше загострило кризу.

© Мороз О., Орленко М., 2025

Руйнування інфраструктури, пошкодження культурних об’єктів, зупинка міжнародного туризму та скорочення внутрішнього попиту спричинили суттєві економічні збитки [1]. За даними ЮНЕСКО, зруйновано або пошкоджено сотні пам’яток культури, а за оцінками Світового банку, втрати у туристичній і культурній сферах сягнули сотень мільйонів доларів [3]. За інформацією Державного агентства розвитку туризму України, лише у 2022 році надходження від туризму до державного бюджету скоротилися майже на 26%, що стало серйозним ударом по національній економіці [2].

Сучасна економічна ситуація в Україні супроводжується низкою серйозних викликів, що значно впливають на розвиток туристичної галузі. По-перше, масштабне руйнування туристичних об’єктів та транспортної інфраструктури створює серйозні перешкоди для відвідуваності, доступності регіонів і, відповідно, для інвестицій у ці області. За даними Kyiv School of Economics (KSE), загальна сума збитків від пошкоджених або знищених об’єктів інфраструктури становить приблизно 36,8 млрд доларів США [5].

Внаслідок воєнних дій знизилася інвестиційна привабливість регіонів, оскільки безпекові ризики стримують як внутрішніх, так і зовнішніх інвесторів. Важливим викликом є втрата кваліфікованих кадрів: частина працівників виїхала за кордон, інші перекваліфікувалися у сфери торгівлі чи ІТ. За оцінками Міжнародної організації праці, у туристичному секторі рівень зайнятості скоротився майже на третину порівняно з довоєнним періодом [6]. Ще одним стримувальним фактором є зниження купівельної спроможності населення, спричинене інфляцією, зростанням цін і падінням доходів домогосподарств.

Попри масштабні втрати, післявоєнна відбудова відкриває нові можливості для розвитку туризму. Залучення міжнародних програм, зокрема Ukraine Facility та RePowerEU, сприятиме модернізації транспортної й готельної інфраструктури та впровадженню екологічних рішень [5]. Пріоритетними напрямами, за даними ДАРТ, є підтримка внутрішнього туризму, розвиток культурно-пізнавальних маршрутів і популяризація меморіального туризму, що відображає досвід війни та стійкість українців [7]. Важливим чинником стане розвиток внутрішнього туризму як бази для економічної активності регіонів, підтримки малого й середнього бізнесу у сфері гостинності, зайнятості населення та модернізації інфраструктури. Паралельно необхідно формувати нові туристичні продукти, що відображатимуть історичний досвід і природне різноманіття України – зокрема військово-історичний, екологічний, волонтерський і культурно-пізнавальний туризм. Ці напрями не лише підтримуватимуть економічний розвиток, а й сприятимуть формуванню позитивного міжнародного образу держави. Важливу роль у цьому процесі відіграє цифровізація галузі відповідно до концепції «Туризм 4.0», яка передбачає використання онлайн-платформ, аналітики та віртуальної реальності для підвищення якості послуг і промоції України на світовому туристичному ринку. [4] Не менш значущим є відновлення культурної та природної спадщини на засадах сталого розвитку. Реставрація пам’яток, збереження заповідних територій і культурних ландшафтів забезпечить довготривалу привабливість туристичних ресурсів.

Відновлення туристичної галузі неможливе без активної участі держави та місцевих громад. Головним завданням є розроблення державної стратегії відновлення туризму, що визначатиме пріоритети розвитку, інструменти підтримки бізнесу та механізми залучення інвесторів [7]. Держава має зосередитися на підтримці малого й середнього бізнесу у сфері гостинності через податкові пільги, грантові програми й доступні кредити для підприємців, особливо у громадах, що відновлюються. Важливою умовою сталого розвитку є освітні програми з підготовки нових кадрів у туризмі, співпраця з університетами та міжнародними організаціями для формування сучасних компетенцій управління, маркетингу та сервісу. Окремої уваги заслуговує створення бренду "Україна - країна відновлення і сили", який презентує державу як символ незламності, модернізації та гостинності. Його формування сприятиме поверненню довіри туристів, залученню іноземних інвестицій та зміцненню міжнародного іміджу країни [5]. Таким чином, навіть попри серйозні виклики, туризм може стати однією з рушійних сил післявоєнного економічного відновлення, соціальної інтеграції та міжнародного позиціонування України. Туризм має потенціал стати одним із провідних чинників економічного відновлення України у післявоєнний період. Його розвиток сприятиме створенню робочих місць, залученню інвестицій, відновленню інфраструктури та зміцненню позитивного міжнародного іміджу держави. Ефективна державна політика, орієнтована на підтримку малого та середнього бізнесу у сфері гостинності, модернізацію інфраструктури, а також освітні програми з підготовки нових фахівців, є ключовою умовою сталого розвитку туризму. Отже, поєднання державної підтримки, приватних ініціатив і міжнародної співпраці може забезпечити не лише відновлення туристичної галузі, а й утвердити Україну як сучасну, гостинну та стійку європейську країну - символ відродження й сили.

Список використаних джерел:

1. *Національна туристична організація України, за підтримки програми USAD «Конкурентоспроможна економіка України», Туристичний барометр України 2009-2019 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ntou-barometer-doc-2020*
2. *Офіційний сайт Державного агентства розвитку туризму України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://cdn.prod.website-files.com/*
3. *Офіційний сайт організації ЮНЕСКО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.unesco.org/en*
4. *Tourism 4.0 technologies and tourist experiences [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC11152957/*
5. *Kyiv School of Economics (KSE) — Report on Damages to Infrastructure in Ukraine, 2024. – Режим доступу: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/05/Eng_01.01.24_Damages_Report.pdf*
6. *ILO (International Labour Organization) – Режим доступу: https://www.ilo.org/resource/news/how-does-war-against-ukraine-impact-employment-and-migration*
7. *Державне агентство розвитку туризму України (ДАРТ) — Стратегічні напрями відновлення туризму після війни, 2024. – Режим доступу: https://www.tourism.gov.ua/*

УДК 911.3

РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РЕЛОКАЦІЇ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

Тарас Погребський, Наталія Бринчук
pogrebskyi.taras@vnu.edu.ua, brinchuk2300@gmail.com
Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна

Початок повномасштабного військового вторгнення 2022 р. спровокував найбільшу економічну кризу в історії незалежної України, що зумовило необхідність запровадження дієвих механізмів для зміцнення економічної резильєнтності держави. Фізичне руйнування виробничих потужностей, порушення логістичних ланцюгів, окупація українських земель та масова міграція населення призвели до розвитку процесу деградації регіональних економічних систем та падіння загального показника ВВП країни на 28, 8%[1].

У відповідь на дану проблему, органами державного управління та представниками промислового сектору було прийнято рішення про створення програми релокації виробничих об’єктів, яка буде спрямована на забезпечення безперервного процесу виробництва та збереження людського капіталу. Однак, процес вимушеного просторового перерозподілу виробничих активів не набув традиційного гомогенного характеру, а викликав значні територіальні диспропорції. Згідно з даними Міністерства економіки України, з початку повномасштабного вторгнення на території України було релоковано понад 27 776 об’єктів малого, середнього та великого бізнесу, з них понад третина – підприємства промислової сфери, які потребували значних витрат на переміщення обладнання та технологічних ліній. Залежно від сфери діяльності, особливостей виробництва та наявних ринків збуту переміщення даних підприємств має цілісний, частковий та змішаний характер[1].

Аналіз наукової та статистичної інформації дозволяє виділити дві категорії регіонів сучасного процесу релокації: донори та реципієнти. Регіони – донори характеризуються значними втратами промислового потенціалу у зв’язку з веденням на їх території активних бойових дій, ворожою окупацією та критичним рівнем небезпеки через масовані ракетні обстріли, що призводить до скорочення обсягів виробництва продукції, зниження інвестиційної привабливості підприємств та поглиблення логістичних проблем. Станом на момент проведення дослідження, дана категорія регіонів представлена східними та південними територіями України, зокрема, Донецькою, Луганською, Харківською, Запорізькою, Миколаївською та Херсонською областями, де була зосередження значна частка довоєнних виробничих потужностей добувної, металургійної, хімічної та машинобудівної промисловості.

Натомість, регіони – реципієнти розташовані переважно у центральній та західній частинах України. Їхньою головною особливістю є наявність відносно безпечного економічного середовища, розвиненої інфраструктури та активної

© Погребський Т., Бринчук Н., 2025

підтримки зі сторони органів місцевої влади. Саме Львівська, Івано-Франківська, Тернопільська, Хмельницька, Рівненська та Київська області стали основними центрами просторової концентрації релокованих підприємств від початку повномасштабного вторгнення, що сприяло диверсифікації місцевих економік, зростанню робочих місць та активізації підприємницької діяльності[2].

Водночас, аналіз статистичних даних показав зростання ролі великих міст, зокрема, Києва, де на момент проведення дослідження зосереджено понад 22,1% релокованих підприємств. Дана тенденція зумовлена дією економічних, інфраструктурних та соціальних чинників. Переміщений у столицю бізнес має широкі можливості, щодо використання її трудового потенціалу, транспортної мережі, а також наявних інвестиційних програм післявоєнного відновлення українського бізнесу. Незважаючи на близькість до лінії ведення активних бойових дій, понад 10 % малих, середніх та великих підприємств обирають для подальшої своєї діяльності Харківську та Дніпропетровську області, що пов'язано зі значним промисловим потенціалом території та близькістю до первинних підприємств, які складно або неможливо передислокувати у західні регіони[4].

Продовження активної фази ведення військових дій, проблеми з функціонуванням логістичних ланцюгів та дефіцит природної сировини спровокували виникнення ще одного типу територіальної релокації бізнес підприємств – міжнародного, який передбачає переміщення виробничих потужностей, офісів та персоналу українських компаній до країн Європейського Союзу. Протягом 2022 – 2024 рр. спостерігається значне зростання виробничих потоків до Польщі, Чехії, Німеччини, Словаччини та країн Балтії, що пов'язано з наявними програмами фінансової підтримки релокованих українських підприємств, особливих податкових пільг та спрощеної процедури здійснення виробничої діяльності. Даний тип переміщення набуває особливого значення для об'єктів легкої промисловості, важкого машинобудування та ІТ- сектору, які розглядають його не лише, як інструмент виживання, але й можливість розширення їх присутності на міжнародному ринку та інтеграції у європейські виробничі кластери [3].

На базі проведеного аналізу емпіричних даних репрезентативної вибірки 10 тисяч релокованих компаній можна стверджувати, що з початку повномасштабного вторгнення, український бізнес обирав для переміщення виробничих потужностей: а) безпечні західні регіони; б) високорозвинений столичний регіон; в) території власної області з тяжінням до обласних міст – Одеса, Харків та Дніпро [5].

Галузева структура релокованих виробництв у межах держави характеризується активним процесом переміщення підприємств оптової та роздрібної торгівлі, машинобудування, легкої та харчової промисловості. Важливою ланкою даного процесу є також компанії сфери телекомунікації та інформації, які завдяки високому рівню цифровізації швидко адаптуються до нових умов діяльності. Окрему групу формують підприємства металургії, які у зв'язку зі складністю процесу транспортування виробничих ліній, використовують часткову релокацію підприємства. Її головна суть полягає у

передислокації частини виробничих процесів у зону умовної безпеки, при цьому, заключний етап виконується за місцем постійного розташування виробництва.

З проведеного нами дослідження можна зробити висновок, що релокаційні процеси 2022 – 2025 рр. виступають не лише вимушеною реакцією уряду держави на кризові явища української економічної системи, спричинені повномасштабним вторгненням рф, але й є ключовим механізмом формування нової моделі національної економіки – адаптацію через диверсифікацію виробничих процесів, створення нових центрів економічної активності та зміцнення стійкості регіональних виробничих систем. Отримані висновки мають стати емпіричною базою для формування ефективної стратегії поліцентричного та стійкого повоєнного відновлення, спрямованої на нівелювання територіальних диспропорцій виробничого комплексу України.

Список використаних джерел:

1. *Аналітичний звіт Міністерства економіки України, щодо релокації підприємств в Україні у 2022-2023 роках. 2022. Київ: МЕУ*
2. *Офіційний сайт Державної служби статистики України: веб-сайт. URL: http://www.ukrstat.gov.ua (дата звернення: 27.10.2025).*
3. *Офіційний сайт Міністерства юстицій України: веб-сайб. URL: https://usr.minjust.gov.ua/content/free-search (дата звернення: 27.10.2025).*
4. *Посібник з релокації підприємств. Покроковий план дій підприємств з релокації. 2022. URL: https://golocal-ukraine.com/news-uk/posibnyky/*
5. *Pohrebskyi, T., Kostrikov, S., Sehida, K., Niemets, O. (2024). Transformation of Greenfields in Ukraine. In: Morar, C., Berman, L., Erdal, S., Niemets, L. (eds) Achieving Sustainability in Ukraine through Military Brownfields Redevelopment. NATOARW 2023. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. Springer, Dordrecht, 97-105.*

УДК 911.3

РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНІ РЕСУРСИ: ПОНЯТТЯ, СУТНІСТЬ, СТРУКТУРА

Поліна Понагорова

polina.ponahorova@student.karazin.ua

Науковий керівник – к. геогр. н., доц. Є.Ю. Телебєнєва

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

У сучасних умовах глобалізації та зростання ролі туризму як важливого чинника соціально-економічного розвитку держав, питання ефективного використання рекреаційно-туристичних ресурсів набуває особливої актуальності. Вони формують матеріальну основу для розвитку рекреаційної діяльності, визначають конкурентоспроможність туристичних регіонів та сприяють підвищенню якості життя населення.

© Понагорова П., 2025

Рекреаційно-туристичні ресурси – це сукупність природних, історико-культурних, соціально-економічних та інфраструктурних об'єктів і явищ, що використовуються або можуть бути використані для задоволення рекреаційних потреб людини, організації відпочинку, лікування, туризму й оздоровлення [1].

Сутність рекреаційно-туристичних ресурсів полягає у їхній здатності забезпечувати відновлення фізичних, духовних та емоційних сил людини, сприяти розвитку територій через залучення туристів, створення робочих місць та формування позитивного іміджу країни чи регіону.

Логістичну оцінку рекреаційно-туристичних ресурсів доцільно проводити з урахуванням їх класифікації, запропонованої провідними науковцями у цій сфері. Так, за підходом О.О. Бейдика, до складу рекреаційно-туристичних ресурсів входять природно-географічні, природно-антропогенні, суспільно-історичні ресурси, інфраструктурні об'єкти, а також так звана «суперточка-тур» як інтегральний туристичний об'єкт.

Рис. 1. Класифікація рекреаційно-туристичних ресурсів за О.О. Бейдиком [1]

У свою чергу, І.В. Смаль пропонує поділ ресурсів на дві основні групи – природно-географічні та суспільно-історичні, деталізуючи кожну з них. До природно-географічних ресурсів належать геологічні, геоморфолого-орографічні, ландшафтні, флористичні та фауністичні, кліматичні, погодні й водні ресурси. Суспільно-історичні охоплюють археологічні, архітектурні, подієво-інформаційні, науково-пізнавальні, героїко-виховні та літературно-мистецькі ресурси.

З урахуванням проведеного аналізу наукових підходів до класифікації рекреаційно-туристичних ресурсів, зокрема концепцій О. О. Бейдика та І. В. Смаль, можна зазначити, що питання їх систематизації є ключовим для формування ефективної моделі управління туристично-рекреаційним потенціалом територій. Класифікація дозволяє не лише впорядкувати різні типи ресурсів за їх походженням і функціональним призначенням, а й визначити пріоритетні напрями їхнього використання у розвитку туризму.

Узагальнюючи наукові підходи, можна виокремити кілька основних груп рекреаційно-туристичних ресурсів: *природно-географічні* – охоплюють геологічні, ландшафтні, кліматичні, водні, флористичні та фауністичні ресурси; *суспільно-історичні* – включають археологічні, архітектурні, історико-культурні, подієві, науково-пізнавальні та мистецькі об'єкти; *природно-*

антропогенні – поєднують природні умови з елементами людської діяльності (наприклад, курорти, парки, рекреаційні комплекси); *інфраструктурні ресурси* – охоплюють транспортні, комунікаційні, інформаційні та сервісні об'єкти, що забезпечують доступність і комфортність туристичної діяльності; *інтегральні утворення* (за Бейдиком – «суперточки-тур») – це комплексні туристичні осередки, які об'єднують різні типи ресурсів і мають особливу привабливість для відвідувачів.

Рис. 2. Класифікація рекреаційно-туристичних ресурсів за І. В. Смалем [3]

Таким чином, системний підхід до класифікації рекреаційно-туристичних ресурсів створює основу для їхньої логістичної оцінки, ефективного планування використання та формування стратегії сталого розвитку туристичної галузі.

Матвійчук Л. акцентує увагу на тому, що саме поєднання різних типів ресурсів визначає унікальність та конкурентоспроможність певної території [2]. Відтак класифікація ресурсів має не лише теоретичне, а й практичне значення, що дає змогу оптимізувати управління туристичною діяльністю, планувати розміщення інфраструктури та забезпечувати збалансований розвиток туризму.

Раціональне використання рекреаційно-туристичних ресурсів сприяє диверсифікації економіки, зростанню інвестиційної привабливості територій, розвитку малого та середнього бізнесу, формуванню сталих моделей господарювання.

Рекреаційно-туристичні ресурси є базовим елементом туристичної системи та одним із ключових чинників сталого розвитку регіонів. Комплексне вивчення їхньої структури, оцінка потенціалу й впровадження інноваційних підходів до управління забезпечують ефективне використання ресурсної бази у світовому туристичному просторі.

Список використаних джерел:

1. *Бейдик О.О. Рекреаційно-туристські ресурси України: методологія та методика аналізу, термінологія, районування. К.: ВПЦ "Київський університет", 2001. 367 с.*

2. *Матвійчук Л.Ю. Теоретичні основи типології та специфіки туристичних ресурсів [Електронний ресурс] // Економіка. Управління. Інновації. – 2011. – № 1(5). – Режим доступу: https://tourlib.net/statti_ukr/matvijchuk2.htm*
3. *Смаль І.В. Основи географії рекреації і туризму: Навч. пос. Ніжин: Вид-во НДПУ імені Миколи Гоголя, 2004. 264 с.*

УДК 911.3

ВПЛИВ ВІЙНИ НА ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНУ ДІЯЛЬНІСТЬ УКРАЇНИ

Мохаммад Рамін
ramsaker0@gmail.com
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Повномасштабна війна, розв'язана рф проти України у лютому 2022 року, стала безпрецедентним викликом для національної економіки. Її наслідки відчутні у всіх сферах господарювання, але особливо у сфері зовнішньоекономічної діяльності. Україна, яка тривалий час залишалася відкритою експортно орієнтованою економікою, зазнала суттєвих втрат у торгівлі, логістиці, інвестиціях і міжнародній кооперації.

До початку війни Україна мала стабільно зростаючі показники зовнішньоекономічної діяльності, орієнтуючись на експорт аграрної, металургійної, машинобудівної та хімічної продукції. Експорт становив понад 40 % ВВП, а торгівля з країнами Європейського Союзу, Китаєм і Туреччиною визначала динаміку економічного розвитку.

Після початку повномасштабної агресії ситуація кардинально змінилася. Руйнування інфраструктури, блокада морських портів, знищення підприємств і скорочення виробництва призвели до суттєвого падіння обсягів експорту й імпорту. Одночасно виникла потреба в адаптації зовнішньоекономічної політики до нових геополітичних реалій і переорієнтації на європейські ринки.

Війна спричинила системні порушення у функціонуванні зовнішньої торгівлі. За оцінками Міністерства економіки України, у 2022 році експорт скоротився більш ніж на третину, а імпорт – на 25 %. Основними причинами стали руйнування виробничих потужностей у східних і південних регіонах, втрата контролю над частиною територій, порушення транспортних зв'язків і логістичних ланцюгів постачання [1, 3].

Найбільших втрат зазнали наступні галузі українського експорту: металургія – у зв'язку з окупацією Маріуполя, зупинкою «Азовсталі» та руйнуванням заводів; аграрний сектор – через мінування полів, нестачу пального, обмеження експорту зерна та олійних культур; машинобудування – внаслідок знищення виробничих підприємств і скорочення замовлень.

У структурі експорту зросла частка сільськогосподарської продукції

© Рамін М., 2025

(зернові, олія, продукти переробки), що свідчить про сировинну спрямованість експорту. Водночас відбулося падіння частки промислової продукції з високою доданою вартістю.

Блокада основних портів Чорного моря (Одеса, Чорноморськ, Південний) стала одним із ключових викликів для зовнішньоекономічної діяльності України. Через ці порти до війни проходило понад 70 % експорту. Тимчасове розблокування частини зернових перевезень у рамках «зернової ініціативи» ООН лише частково зменшило наслідки блокади [1, 3].

У відповідь Україна активізувала пошук альтернативних транспортних маршрутів, а саме: було розширено експорт через дунайські порти – Ізмаїл, Рені, Кілію, які стали важливими вузлами міжнародної торгівлі; зміцнено сухопутні коридори до країн Європейського Союзу насамперед через Польщу, Словаччину, Угорщину та Румунію; впроваджено програми розвитку залізничної логістики, розбудови прикордонної інфраструктури та спрощення митних процедур.

Хоча такі зміни збільшили транспортні витрати, але вони сприяли поступовій інтеграції України в європейську логістичну систему та формуванню нових партнерських ланцюгів постачання.

Поглиблення євроінтеграції стало одним із визначальних напрямів зовнішньоекономічної стратегії України під час війни. Отримання статусу кандидата на членство в ЄС у 2022 році відкрило нові можливості для розвитку торгівлі. Європейський Союз тимчасово скасував усі мита та квоти на українські товари, що дозволило зберегти валютні надходження від експорту.

У 2023-2024 рр. Європейський Союз став головним торговельним партнером України, на який припадає понад 60 % експорту. Найбільш активно розвиваються поставки аграрної продукції, харчових товарів, деревини, меблів, металопродукції. Водночас високі європейські стандарти якості, сертифікації та екологічної безпеки потребують від українських виробників додаткових інвестицій і технологічної модернізації [1, 3].

Таким чином, євроінтеграція стала не лише інструментом збереження зовнішньоекономічної активності, а й каталізатором структурної трансформації національної економіки.

Повномасштабна війна спричинила суттєвий відплив капіталу та скорочення інвестиційної активності. За даними Національного банку України, приплив прямих іноземних інвестицій у 2022 році скоротився майже втричі порівняно з 2021 роком. Основні детермінанти, що обмежують активізацію інвестиційної діяльності – це високий рівень військових ризиків, нестабільність та невизначеність ділового середовища, а також значні масштаби руйнування інфраструктурних об’єктів.

Водночас міжнародна спільнота активно готується до післявоєнного відновлення України. Європейський Союз, Світовий банк, Європейський банк реконструкції та розвитку, Міжнародний валютний фонд та інші інституції розробляють фінансові механізми підтримки реконструкції економіки. Особлива увага приділяється «зеленим» інвестиціям, розвитку відновлюваної енергетики, цифровізації, аграрному сектору та переробній промисловості [6].

Підвищення прозорості, удосконалення правового поля та гарантії захисту інвесторів є ключовими передумовами залучення іноземного капіталу в майбутньому.

У перспективі після завершення війни головними завданнями України стануть: модернізація експортної структури – перехід від сировинної до технологічної моделі; інтеграція до єдиного ринку Європейського Союзу і адаптація національних стандартів до європейських норм; розвиток транспортної інфраструктури та відновлення морських портів; розширення кола партнерів у регіонах Азії, Близького Сходу, Африки; зміцнення інвестиційного потенціалу через участь у міжнародних програмах реконструкції. Успішна реалізація цих напрямів сприятиме не лише економічному відновленню, а й підвищенню конкурентоспроможності України на світовому ринку [6].

Війна стала визначальним чинником трансформації зовнішньоекономічної діяльності України. Незважаючи на значні втрати, українська економіка продемонструвала гнучкість, здатність до адаптації та формування нових економічних зв'язків. Переорієнтація на європейські ринки, розвиток логістики та поступова інтеграція у спільний економічний простір Європейського Союзу створюють передумови для майбутнього зростання.

У післявоєнний період відновлення зовнішньоекономічної діяльності має ґрунтуватися на принципах інноваційності, диверсифікації експорту та залученні інвестицій у високотехнологічні галузі. Це дозволить Україні посилити свій статус надійного партнера у світовій економіці та забезпечити довгострокову економічну стабільність.

Список використаних джерел:

1. *Міністерство економіки України. Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.me.gov.ua*
2. *Національний банк України. Звіт про стан платіжного балансу України, 2023 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://bank.gov.ua*
2. *Державна служба статистики України. Зовнішня торгівля України у 2022-2024 роках: статистичний збірник [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua*
3. *World Bank. Ukraine Economic Update, Fall 2024. URL: https://www.worldbank.org*
4. *European Commission. EU-Ukraine Trade Relations: Facts and Figures, 2024 URL: https://ec.europa.eu*
5. *OECD Economic Surveys: Ukraine 2025. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-economic-surveys-ukraine-2025_940cee85-en/full-report/raising-investment-and-exports_8614bf29.html*

УДК 911.3

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КЕМПІНГОВОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Антон Солоха
anton.solokha@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Кемпінговий туризм є однією з динамічних форм активного та екологічно орієнтованого відпочинку, що набуває зростаючої популярності у світі. Глобальний кемпінговий туризм демонструє стабільний ріст через зміну тенденцій туристів після COVID-19, популяризацію відпочинку на природі та рекреації, пов'язаної з природою. Популярність кемпінгу, глемпінгу та автомобільного кемпінгу як дешевих і гнучких стилів туризму зросла у 2022–2024 роках [2]. Дослідження підкреслюють, що кемпінговий туризм стає одним із драйверів розвитку внутрішніх подорожей, особливо в країнах ЄС, де на нього припадає до 20% ринку розміщення туристів [2]. Тож, у Європі він давно став частиною туристичної культури, натомість в Україні лише формує власну інфраструктуру та ринкову нішу. Географічне різноманіття України, поєднання гірських, рівнинних, морських та лісових ландшафтів створює сприятливі умови для розвитку кемпінгів, однак соціально-економічні, інфраструктурні та безпекові фактори формують специфічні особливості цього процесу. Разом з тим, тема стає ще більш актуальною для України через умови, пов'язані з війною, адже внутрішній туризм стає основним способом подорожей, туристи уникають великих курортів та масових зібрань, зростає попит на безпечний, контрольований відпочинок на природі з малою кількістю людей; відновлювальні зони вимагають нових рекреаційних продуктів. Кемпінги можуть легко запускатися, масштабуватися та сприяти місцевому економічному розвитку.

Кемпінговий туризм – це форма подорожування та відпочинку, що передбачає тимчасове проживання туристів у наметах, кемперах, трейлерах або мобільних будинках у спеціально облаштованих місцях – кемпінгах [6]. Він базується на таких принципах, як доступності та низької вартості відпочинку, мобільності туриста, екологічності та мінімального втручання у природні ландшафти, автономності побуту (використання кемперів, електростанцій, мобільних кухонь). Пригодницький кемпінг включає пригодницькі програми та тематичні формати. Як загальну тенденцію можна відмітити перехід від базового проживання в наметах до комплексного відпочинку з активностями, соціалізацією, атмосферою та сервісами [5]. Успішний кемпінг у світі розглядається як «екологічний та емоційний досвід», а не просто місце для проживання. Для соціальної географії кемпінговий туризм важливий як форма просторової організації рекреаційної діяльності, а для економічної – як елемент малого підприємництва та місцевого розвитку, зростання туристичних потоків у малих громадах, формуванню доданої вартості через екологічні та культурні

© Солоха А., 2025

продукти.

Дослідження вподобань туристів та тенденцій міжнародного попиту свідчать про орієнтацію на локації з природними ресурсами (гори, ліси, водойми); екологічність і безпеку середовища; комфорт, якісну санітарію, організовану територію; тематичність кемпінгу: атмосфера, структура, досвід; популярність коротких поїздок тривалістю 2–4 дні; серед туристів спостерігається висока частка молоді 18–35 років. Також зростає значення цифровізації: туристи обирають локації онлайн, очікують зручного бронювання, чіткої логістики та «інстаграмних» місць [1, 3, 4].

В Україні кемпінгова форма відпочинку пов'язана насамперед із рекреаційним потенціалом Карпат, узбережжя Чорного моря та Подільського регіону. За даними Державного агентства розвитку туризму України, підвищення інтересу до кемпінгів спостерігається після пандемії COVID-19, коли туристи почали надавати перевагу індивідуальному й екологічно орієнтованому відпочинку [5]. Європейський досвід доводить, що розвиток кемпінгів стимулює локальну економіку, створює робочі місця та підвищує зайнятість у сільській місцевості [2]. Відповідно, відзначаються підвищення попиту на автокемпери та наметове спорядження, розвиток внутрішнього туризму, формування малих підприємств у сфері кемпінгових послуг.

Таблиця 1

SWOT-аналіз кемпінгового туризму в Україні (узагальнено автором)

Strengths (Сильні сторони) • Унікальні природні ресурси (Карпати, Полісся, Дністер, узбережжя); • Високий попит на внутрішній туризм під час війни; • Ненасичений ринок кемпінгів; • Гнучкість формату і мобільність; • Попит на нові емоції та пригодницький відпочинок.	**Weaknesses (Слабкі сторони)** • Слабка інфраструктура (дороги, електрика, вода); • Недостатня нормативна база; • Культурна необізнаність про кемпінговий відпочинок; • Нестача кадрів (гідів, менеджерів outdoor-сфери).
Opportunities (Можливості) • Відновлення туризму після війни; • Ріст сегментів глемпінгу та adventure-camping; • Інвестиційна привабливість природа-орієнтованих проєктів; • Створення національної мережі кемпінгів; • Взаємодія з місцевими громадами.	**Threats (Загрози)** • Воєнні ризики в окремих регіонах; • Економічна нестабільність; • Екологічні ризики неправильного облаштування; • Конкуренція з дешевими закордонними напрямками після війни.

За більше як три з половиною роки повномасштабної війни відзначаються наступні тенденції: зміщення туристичного попиту на безпечніші регіони (Заходу і частини Центру України); втрата інфраструктури на Півдні та Сході; водночас актуалізувала потребу у мобільному житлі й автономних системах, стимулює популярність кемперів та карванінгу. Українські дослідники підкреслюють, що кемпінги можуть стати ключовим елементом зеленого туризму, оскільки їхній екологічний вплив нижчий порівняно з великими готельними комплексами [6]. Водночас проблемами залишаються

стандартизація, безпека та інфраструктурна нерівномірність [5, 7]. Тож, розвиток кемпінгового туризму має значний соціально-економічний потенціал (таблиця 1), але потребує системної політики, орієнтованої на європейські стандарти сталого туризму [1].

Кемпінговий туризм в Україні перебуває на етапі активного формування та перспективного зростання. Природно-географічні умови створюють унікальні можливості для його розвитку, а соціально-економічні трансформації, зміна туристичних пріоритетів і вплив війни зумовлюють попит на доступний, екологічний і мобільний відпочинок. Тож, в Україні кемпінгова форма відпочинку має значний потенціал, особливо в умовах війни та майбутнього відновлення рекреаційної сфери. Кемпінги здатні стати важливою складовою регіонального розвитку, створення робочих місць та підтримки малого бізнесу, забезпечуючи туристам безпечний, доступний і якісний відпочинок. Основними чинниками, що стримують розвиток, є недосконала інфраструктура, відсутність стандартів та нерівномірність просторової організації туристичних територій. Потенціал кемпінгового туризму може бути реалізований за умови державної підтримки, активності місцевих громад, залучення інвесторів та інтеграції європейських практик. У перспективі кемпінговий туризм може стати важливим елементом регіонального розвитку, засобом економічної активізації територій і формою сталого використання природно-рекреаційного потенціалу України.

Список використаних джерел:

1. *Are Camper Travel Lovers the New Wave of Tourism? A Growing Trend for Destinations. URL: https://www.researchgate.net/publication/368295540_Are_Camper_Travel_Lovers_the_New_Wave_of_Tourism_A_Growing_Trend_for_Destinations*
2. *European Camping Statistics 2024: Industry Report https://camperguru.com/europe-camping-statistics/*
3. *Sustainable Camping "Best Management Practices". URL: https://www.researchgate.net/publication/354342275_Sustainable_Camping_Best_Management_Practices*
4. *World Tourism Barometer: September 2025. URL: https://pre-webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2025-09/World_Tourism%20Barometer_Sep25_en_excerpt_v3.pdf*
5. *Державне агентство розвитку туризму України. URL: https://www.tourism.gov.ua/*
6. *Кемпінги та їхнє місце у розвитку туристичної інфраструктури. URL: https://www.researchgate.net/publication/381626682_Kempingi_ta_ihne_misce_u_rozvitku_turisticnoi_infrastrukturi*
7. *Міжнародний досвід розвитку ринку гостинності у форматі кемпінг-послуг та його значення для України. URL: http://www.visnyk-econom.uzhnu.uz.ua/archive/13_1_2017ua/10.pdf*

УДК 332.1:338.24

ІННОВАЦІЙНА ПАРАДИГМА РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ: РОЛЬ ГРОМАД У ФОРМУВАННІ СПРИЯТЛИВОГО СЕРЕДОВИЩА

Олександр Тищенко
tyshchenko.oleksandr@kneu.edu.ua
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

Інновації дедалі більше визначають здатність регіонів адаптуватися до викликів, залучати інвестиції, розвивати людський капітал і формувати нові конкурентні переваги. Водночас, оскільки економічна активність підприємств локалізована в межах конкретних територіальних громад, саме органи місцевого самоврядування мають відігравати провідну роль у формуванні сприятливого інноваційного середовища.

У сучасному науковому та практичному дискурсі інноваційна парадигма розглядається як системна модель розвитку, що ґрунтується на постійному оновленні знань, технологій, управлінських рішень і соціальних практик. Вона передбачає перехід від екстенсивного зростання до якісного оновлення економіки шляхом стимулювання творчості, підприємництва, цифровізації та міжсекторальної взаємодії, зокрема на регіональному й місцевому рівнях.

Актуальність інноваційної парадигми в умовах 2020-х років зумовлена низкою чинників, зокрема:

• Глобальні виклики — пандемія COVID-19, енергетична криза, війна в Україні, зміна клімату. Усі ці явища потребують адаптивних, гнучких і технологічно досконалих рішень.

• Цифрова трансформація — стрімкий розвиток інформаційних технологій, автоматизації та штучного інтелекту змінює структуру економіки, ринку праці й управлінських процесів.

• Зміна ролі регіонів і громад — залишаючись об’єктами державної політики, вони водночас стають активними суб’єктами розвитку, здатними формувати власні інноваційні екосистеми.

Інноваційна парадигма орієнтує території на:

активізацію внутрішніх ресурсів — людського, інтелектуального та підприємницького капіталу регіонів і громад;

залучення зовнішніх інвестицій шляхом створення сприятливого економічного та регуляторного середовища;

формування нових моделей зайнятості, освіти та соціальної взаємодії;

підвищення стійкості до кризових явищ і глобальних шоків.

Як свідчать статистичні дані, упродовж 2018–2024 років інноваційна активність українських підприємств демонструвала нестабільну, але загалом позитивну динаміку. Це відображає як вплив зовнішніх кризових чинників, так і поступове формування внутрішнього попиту на інновації. Частка інноваційно

© Тищенко О., 2025

активних промислових підприємств в Україні у 2022–2024 роках коливалася в межах 17–18%, що вдвічі більше порівняно з періодом 2018–2020 років. Обсяги витрат на інновації у 2024 році перевищили рівень 2020 року й становили майже 27 млрд. грн., що підтверджує збереження інвестиційного інтересу до модернізації виробництва. Структура витрат залишалася стабільною: найбільша частка припадала на придбання машин, обладнання, програмного забезпечення, а також на внутрішні дослідження та розробки.

Основним джерелом фінансування інновацій залишалися власні кошти суб'єктів господарювання (близько 70%), що вказує на обмежений доступ до зовнішніх ресурсів і високий рівень автономності інноваційної діяльності. За рахунок інвестицій (вітчизняних та іноземних) у 2024 році було профінансовано близько 22% загального обсягу витрат на інновації. При цьому витрати іноземних інвесторів у чотири рази перевищили обсяги інвестицій вітчизняних підприємців [1]. Державне фінансування залишалося мінімальним, хоча окремі програми підтримки стартапів і кластерів реалізовувалися через МОН та Мінекономіки України [2, 3].

Найбільш активними регіонами залишалися Київ, Харківська, Львівська та Дніпропетровська області — з огляду на концентрацію промислових підприємств, наукових установ та ІТ-сектору. Водночас у менш розвинених регіонах спостерігалася низька інноваційна активність, що потребує цілеспрямованої підтримки з боку органів місцевого самоврядування.

За таких умов діяльність органів місцевої влади доцільно спрямовати на реалізацію наступних першочергових завдань:

1. Інституційна підтримка — створення муніципальних програм підтримки інновацій та стартапів; заснування місцевих фондів розвитку або механізмів співфінансування інноваційних проєктів; підтримка створення бізнес-інкубаторів, технопарків, центрів трансферу технологій.

2. Сприяння розвитку партнерства — налагодження співпраці з університетами, науковими установами, ІТ-кластерами; залучення громадських організацій, бізнес-об'єднань, міжнародних донорів; підтримка міжмуніципального обміну досвідом та реалізації спільних проєктів.

3. Освітньо-комунікаційна активізація — організація хакатонів, конкурсів інновацій, шкіл підприємництва; просування інноваційної культури серед молоді та підприємців; створення відкритих платформ для обговорення інноваційних ініціатив.

4. Оптимізація регуляторного середовища — спрощення дозвільних процедур для інноваційних підприємств; забезпечення прозорого доступу до муніципальних ресурсів (землі, приміщень, інфраструктури); цифровізація адміністративних послуг.

Органи місцевого самоврядування, маючи у своєму розпорядженні інструменти стратегічного планування, ресурсного розподілу та комунікації з бізнесом і громадськістю, здатні відігравати роль каталізаторів інноваційного прориву та забезпечити формування цілісної інноваційної екосистеми на місцевому рівні. Їхня активна участь у створенні сприятливого середовища є ключовою передумовою сталого економічного зростання регіонів і територіальних громад.

Виходячи з порушеної у цій доповіді проблематики, вже у найближчій перспективі науково-прикладні дослідження мають бути зосереджені на опрацюванні таких пріоритетних напрямів:

оцінка результативності та ефективності діяльності органів місцевого самоврядування у сфері підтримки інноваційного середовища, зокрема шляхом порівняльного аналізу громад, які впроваджують інноваційні інструменти;

формування та розвиток інноваційної культури на місцевому рівні — в контексті вивчення мотивацій, бар'єрів і моделей поведінки підприємців;

обґрунтування змісту та алгоритмів застосування механізмів стимулювання міжмуніципального співробітництва — на основі дослідження потенціалу кластеризації та спільного управління інноваційними проектами;

аналіз механізмів інтеграції інноваційного компонента у стратегії розвитку територіальних громад, з урахуванням локальної специфіки;

розроблення методичного забезпечення системи моніторингу результативності інноваційної діяльності — шляхом визначення показників, індикаторів та процедур оцінювання;

дослідження кадрового потенціалу для реалізації інноваційних проєктів на місцевому рівні — з акцентом на вивчення потреб у підготовці фахівців, ролі освітніх установ та механізмів залучення молоді.

Інноваційна парадигма розвитку постає не лише як теоретична рамка, а й як дієвий інструмент трансформації регіонального розвитку. Її актуальність зумовлена як глобальними викликами, так і внутрішніми потребами модернізації. Аналіз динаміки інноваційної діяльності в Україні засвідчує наявність значного потенціалу, що потребує системної підтримки на різних рівнях управління — насамперед на рівні територіальних громад.

Список використаних джерел:

1. *Офіційний сайт Державна служба статистики України. Інноваційна діяльність промислових підприємств у 2020–2024 рр.* https://ukrstat.gov.ua/
2. *Офіційний сайт Міністерство економіки, довкілля і сільського господарства України: офіційний сайт. Інноваційна діяльність.* https://me.gov.ua/Tags/DocumentsByTag?lang=uk-UA&id=0c11221a-37a0-4030-ae44-2abd1bc9a9c9&tag=InnovatsiinaDiialnist
3. *Міністерство освіти і науки України. Науково-аналітична доповідь «Наукова, науково-технічна та інноваційна діяльність в Україні у 2024 році». Київ, 2025.* https://mon.gov.ua/static-objects/mon/sites/1/nauka/informatsiyno-analitychni/2025/18-07-2025/naukovo-analitychna-dopovid-naukova-naukovo-tekhnichna-ta-innovatsiyna-diyalnist-v-ukrayini-u-2024-rotsi-18-07-2025.pdf

УДК 911.3: 332.1: 316.344.7

ЯКІСТЬ ЕЛІТ ЯК ОСНОВОПОЛОЖНИЙ ЧИННИК РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ СИСТЕМ

Павло Черномаз
pavel.chernomaz@gmail.com
ДП «Харківський регіональний науково-виробничий центр стандартизації, метрології та сертифікації», м. Харків, Україна

Публікація присвячена важливій, проте недостатньо інтегрованій у класичні моделі суспільної географії проблемі – якості національних еліт та її визначальному впливу на траєкторії соціально-економічного розвитку країн. Стверджуємо, що без врахування цього чинника, особливо його просторового розподілу та впливу на територіальні соціально-економічні системи, адекватне пояснення глобальної нерівності та динаміки розвитку є неможливим. На жаль, у дослідженнях вітчизняних вчених поняття «якість еліт» майже не використовується, за винятком двох публікацій [1, 2].

1. Типізація еліт за критерієм якості.

Традиційна суспільна географія фокусується на територіальних системах, ресурсах, інфраструктурі та інститутах. Однак саме еліти, як правляча меншість, що ухвалює ключові політичні, економічні та адміністративні рішення, формують якість цих інститутів і, відповідно, визначають вектори просторового розвитку.

У контексті сучасної політичної економії, і зокрема, згідно з підходом, який розробив Інститут Санкт-Галлена (Швейцарія) у рамках індексу якості еліт (EQx) [3], якість еліт визначається їхньою спрямованістю на:

1) створення доданої вартості (Value Creation): еліти, які створюють умови для зростання економіки, інновацій, інвестицій, захисту прав власності та конкуренції. Вони зацікавлені у загальному процвітанні та чесній, продуктивній діяльності;

2) вилучення доданої вартості / отримання ренти (Rent Extraction): еліти, які використовують свій доступ до влади для перерозподілу національного багатства на свою користь через монополії, корупційні схеми, нечесну приватизацію, неефективне регулювання та інші форми захоплення ренти.

На основі цього критерію можна виділити два кардинально протилежні типи еліт, які мають принципово різний вплив на суспільно-географічний розвиток (табл. 1).

2. Якість еліт та соціально-економічна типізація країн.

Існує значна кореляція між якістю національних еліт, виміряною за допомогою EQx, та належністю країни до **соціально-економічного типу**.

Висока якість еліт (домінування «творців») притаманна країнам із **високим рівнем розвитку** (країни G7, скандинавські країни, Швейцарія). У таких країнах високий EQx відображає наявність сильних інститутів, які

© Черномаз П., 2025

обмежують можливості ренторієнтів та стимулюють продуктивну діяльність. Це проявляється у високому показнику ВВП на душу населення, низькій нерівності (індекс Джині) та розвиненій інфраструктурі, що є предметом вивчення суспільної географії.

Таблиця 1

Типізація еліт за критерієм якості

Тип еліти	Характеристика	Вплив на суспільно-географічний розвиток
Еліти-творці (Value Creators)	Спрямовані на довгостроковий розвиток, ефективність, прозорість, інвестиції у людський капітал та інфраструктуру.	Сприяють рівномірному, збалансованому територіальному розвитку, поліцентричності, зниженню міжрегіональної нерівності, формуванню інноваційних кластерів.
Еліти-ренторієнти (Rent Seekers)	Спрямовані на короткострокову вигоду, використання монопольного становища, перерозподіл ресурсів через політичний вплив, корупцію.	Спричиняють надмірну концентрацію капіталу та ресурсів у центрах ухвалення рішень (гіпертрофований розвиток столичної агломерації), посилення територіальної нерівності, деградацію периферії, «викачування» ресурсів з регіонів.

Складено автором

Низька якість еліт (домінування «ренторієнтів») характерна для більшості **країн, що розвиваються,** або **країн з перехідною економікою**. У цих державах домінування ренторієнтів призводить до «пастки» бідності та стагнації, незважаючи на наявність значних природних чи людських ресурсів. Географічно це проявляється у значних диспропорціях: багатство концентрується у вузьких центрах, пов'язаних з видобутком ренти (наприклад, столиці та великі порти), тоді як більшість території страждає від відсутності інвестицій та економічної діяльності.

Отже, якість еліт є первинним чинником, який визначає, чи використовуватиметься простір країни для створення або для вилучення багатства. Це ключовий елемент для пояснення виникнення певних просторових структур і територіальної організації суспільства.

3. Суспільно-географічні наслідки місця України в рейтингу індексу якості еліт.

За даними, які публікуються у звітах Інституту Санкт-Галлена, Україна, на жаль, стабільно посідає низькі позиції у рейтингу за індексом якості еліт (EQx), перейшовши з 2021 по 2024 рр. з 76 на 108 місце, і зараз знаходиться між Тунісом (107 місце) та Гвінеєю-Бісау (109 місце). Це свідчить про домінування еліт-ренторієнтів і виражається у таких чинниках, як:

- **Залежність від ренти:** економіка значною мірою залежить від сировинного експорту та рентоорієнтованих галузей (добувна промисловість, енергетика, сільське господарство).
- **Корупційні схеми:** використання бюджетних коштів, державних підприємств та регуляторних органів для особистого збагачення, що є класичним прикладом вилучення доданої вартості.

- **Перманентна політична турбулентність:** постійна боротьба за владу не є боротьбою ідеологій чи стратегій розвитку, а здебільшого – боротьбою за контроль над джерелами ренти.

Низька якість еліт в Україні прямо корелює з її сучасним місцем у світі (країна з перехідною економікою, що постійно бореться за стабільність та зростання) та такими внутрішніми проблемами просторового розвитку, як:

- **Територіальна нерівність:** надмірна концентрація фінансових та політичних ресурсів у Києві (як центрі ухвалення рішень та розподілу ренти) та економічна деградація більшості периферійних регіонів.
- **Відтік капіталу та людських ресурсів:** неможливість чесно заробляти та інвестувати, відсутність захисту власності змушує талановитих людей та капітал мігрувати, що призводить до депопуляції та деіндустріалізації окремих територій.

Висновки. Майбутнє країни, зокрема її суспільно-географічний розвиток, залежить від якості її еліт, і це не метафора, а об'єктивна закономірність.

Необхідність інтеграції: суспільна географія має інтегрувати індекс якості еліт (EQx) та інші індикатори інституційної якості як ключові змінні при аналізі просторових структур, регіонального розвитку, інфраструктурних проєктів та міжнародних економічних зв'язків.

Просторовий аналіз ренти: дослідження мають фокусуватися на географії рентоорієнтованої діяльності (де створюється рента, як вона вилучається і куди вона направляється). Це дасть змогу виявляти та пропонувати механізми для її перетворення на продуктивний капітал.

Стратегічна роль: для України подолання домінування ренторієнтних еліт є критичною передумовою для успішного відновлення, просторової інтеграції та досягнення соціально-економічного типу розвиненої країни. Це завдання має стати центральним у формуванні просторової політики держави.

Список використаних джерел:

1. *Інститут Республіка. Вплив індексу якості еліт на економічний і політичний розвиток країни. Інтерпретація для України. – Режим доступу: https://inrespublica.org.ua/aktyvna-hromada/vplyv-indeksu-yakosti-elit-na-ekonomichnyj-i-politychnyj-rozvytok-krayiny-interpretatsiya-dlya-ukrayiny.html (Дата звернення: 27.10.2025).*
2. *Компанієць В.В. Черномаз П.О. Макасєєв О.В. Економічна безпека країни і бізнесу та запобігання корупції // Наукові перспективи. Серія «Економіка». – 2025. – № 2 (56). – С. 895-915. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://perspectives.pp.ua/index.php/np/issue /view/330 (Дата звернення: 27.10.2025).*
3. *Casas, T., Cozzi, G. Elite Quality Report 2024: The Sustainable Value Creation of Nations [Electronic resource]. – Retrieved from: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4779686 (Дата звернення: 27.10.2025).*

УДК 001.891

НАУКОВА СПАДЩИНА ВАСИЛЯ ПИЛИ: ВІД ГАЛУЗЕВИХ ПРОГРАМ ДО СТАЛОГО РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ

Олена Чмир
ES@ukrintei.ua
Державна наукова установа «Український інститут науково-технічної експертизи та інформації», м. Київ, Україна

Вдячність – чеснота, без якої немає моральної людини та успішного суспільства. Це – аксіома. В академічному світі вона надзвичайно важлива. Нас з перших років у науці навчають повазі до класиків. У 1159 році Джон Солсберійський написав: «Nani gigantium humeris insidentes, non quia visum acrius vel proceriores sumus, sed quia prospectum nobis augent, altiusque nos extollunt». Майже через півстоліття у 1675 році Ісак Ньютон у листі до Роберта Гука згадав цю метафору, зробивши її класичним формулюванням цінності наукової наступності. Нашим сучасникам, для яких оффлайн та онлайн однаково природні, про це нагадує всесвітній пошуковий сервіс google scholar короткою фразою на головній сторінці «Stand on the shoulders of giants».

Без поваги до науковців, які зробили вагомий внесок у розвиток теоретичних, методологічних питань та розроблення на їх основі практичних рішень, неможливий подальший прогрес. Іноді такі ідеї довго залишаються непоміченими, оскільки випереджають свій час. Іноді – навпаки, підтримувані відповідним запитом з боку реального життя, наукові розробки відразу упроваджуються й отримують належну перевірку практикою.

20 жовтня 2025 року ми вшановували пам'ять Пили Василя Івановича (13.01.1932 – 20.10.2023) – відомого науковця, доктора економічних наук, професора, заслуженого діяча науки і техніки. Він прожив довге і гарне життя та багато зробив для розвитку економічної науки, зокрема – регіоналістики. Статті про нього у довідниках та енциклопедіях дають читачу лише загальне уявлення про цього науковця, скупо повідомляючи про основні віхи його біографії та коротко інформуючи про науковий доробок. Інтернет-ресурси та публікації у наукових фахових виданнях містять більш розлогі відомості, знайомлячи нас зі спогадами колег про їх спільну роботу і про непересічне значення, яке вона мала для їхнього становлення. Я також хочу віддати належне пам'яті цього науковця, основні етапи академічного шляху якого були нерозривно пов'язані з розвитком країни, реальними потребами практики та необхідністю своєчасно давати ефективні відповіді на них.

За освітою Василь Іванович – інженер лісового господарства, який 5 років університетського життя та подальші 15 років виробничої діяльності присвятив лісопромисловому комплексу. У цей час він навчався у Лісовому інституті Української сільськогосподарської академії, працював начальником виробничо-технічного відділу і головним інженером великого виробництва у

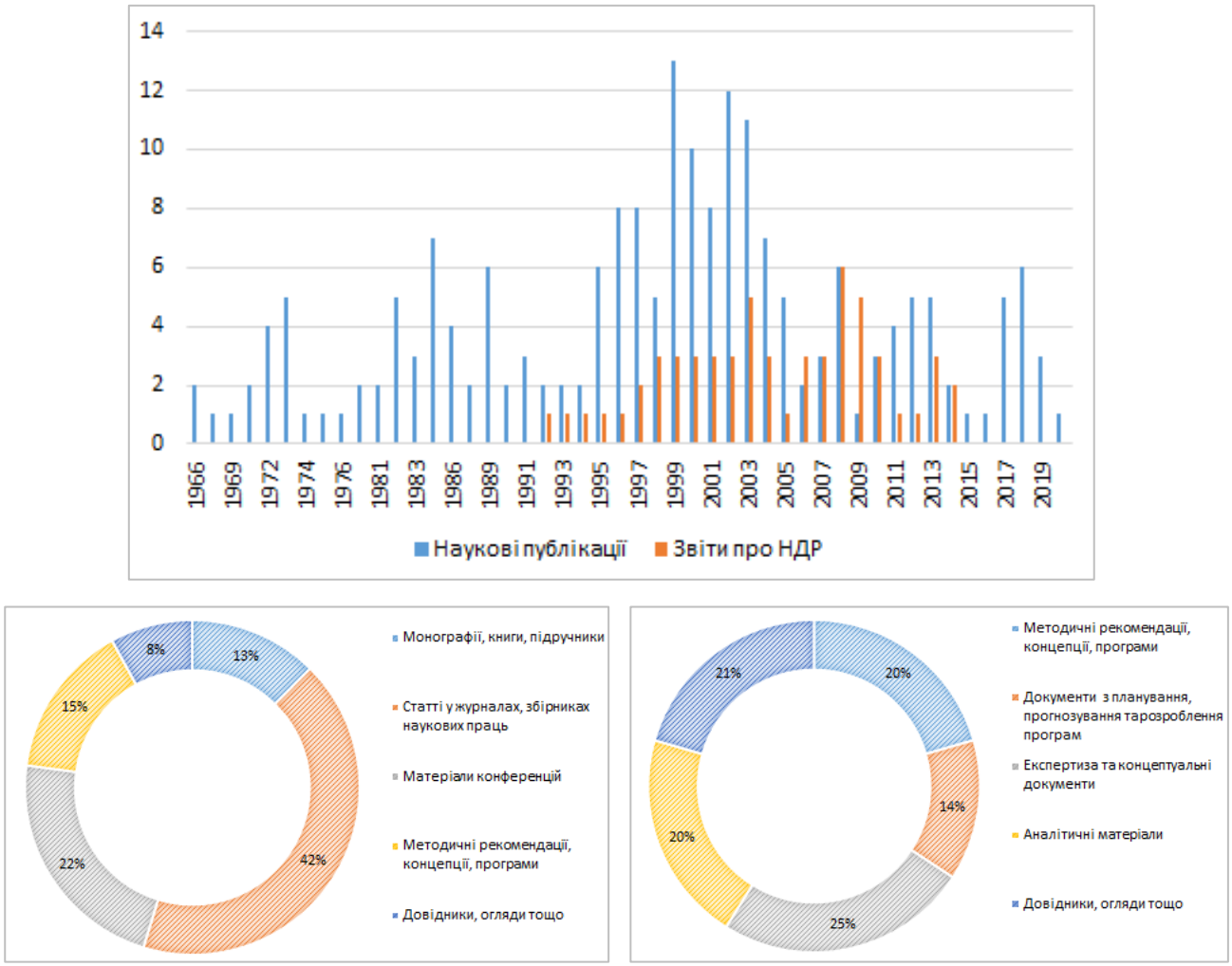
© Чмир О., 2025

Свердловській області, старшим інженером Укрголовлісозбуту Українського раднаргоспу, старшим економістом Планової комісії Південно-Західного економічного району Української РСР, начальником сектору ВНДІ електропобутових машин і приладів. У загальнодоступному для ознайомлення переліку його наукових праць [1] можна побачити, що у цей період він плідно займався питаннями оцінювання лісосировинних ресурсів, розвитку та розміщення лісової, деревообробної та лісохімічної промисловості, ефективного використання деревини, формування територіально-виробничих комплексів. По мірі набуття професійного досвіду і під впливом завдань, які вирішував НДЕІ Держплану УРСР, горизонт наукових інтересів Василя Івановича ставав ширшим. Він серйозно зосередився на питаннях діагностики, прогнозування економічного розвитку і розроблення цільових галузевих та регіональних програм, не полишаючи разом із тим досліджень у галузі лісової промисловості. Становлення економіки України як незалежної держави на початку 90-х років минулого століття супроводжувалось колапсом господарських зв'язків, кризою неплатежів, непомірним бюджетним дефіцитом і згортанням програм соціальної підтримки. Це вимагало від органів державного управління та прикладної науки пошуку рішень, здатних допомогти регіонам відновити їхній економічний потенціал. Василь Іванович у цей час починає серйозно займатись дослідженням інструментів стимулювання економіки, зокрема – спеціальних (вільних) економічних зон і територій пріоритетного розвитку. Але новий напрямок тематичних досліджень не відволікав, а навпаки – підтримував роботу у галузі макроекономічного та регіонального управління. На початку 2000-х років він з великою зацікавленістю звертається до проблематики транскордонного і міжтериторіального співробітництва, до якої гармонічно додається комплекс питань «зеленого» і сталого розвитку. Все це можна прослідкувати, проаналізувавши список публікацій та наукових досліджень, інформація про які представлена у відкритому доступі (рис. 1).

У названих тематичних напрямках досліджень експертиза Василя Івановича була затребувана академічною спільнотою. Він рецензував роботи як молодих, так і досвідчених авторів, підготував цілу когорту кандидатів і докторів наук, створив власну наукову школу. Був уважним до чужих поглядів, відкритим до дискусій, творчим наставником, здатним показати дійсну красу наукового пошуку молодим дослідникам, які роблять лише перші кроки в академічному житті. До наукового доробку Василя Пили звертаються науковці різних країн, його праці й нині продовжують цитувати, а ідеї залишаються привабливими для подальших наукових розвідок і практичного впровадження.

Запуск Національного репозитарію академічних текстів (НРАТ) зробив простим і доступним ознайомлення з текстами звітів про наукові дослідження, виконані за участі та під керівництвом Пили Василя Івановича, дисертаціями його учнів. Наразі база даних центрального репозитарію НРАТ містить 134,6 тис. повних текстів звітів про НДР та 167,7 тис. дисертацій на здобуття наукового ступеня. На порталі Nrat.ukrintei.ua можна знайти інформацію про дослідження, виконані в Україні починаючи з 1992 року, серед яких представлені як мінімум 23 звіти про НДР, у роботі над якими брав участь В.І. Пила, а також 13 дисертаційних досліджень його учнів. Завдяки

удосконаленому пошуковому сервісу НРАТ уважний дослідник може ретельно проаналізувати не лише науковий доробок Василя Івановича, а й побачити, які паростки дали його ідеї у дослідженнях учнів і як вони продовжують поширюватись в академічній спільноті.



Примітка. Складено автором за даними [1]

Рис. 1. Інформація про структуру та динаміку наукових публікацій Василя Пили

На офіційному веб-порталі Нацрепозитарію у пам'ять про Василя Івановича Пилу і для поширення інформації про інших відомих науковців України у січні 2024 року було започатковано меморіальну рубрику з інскриптом «Brevis nobis vita data est, at memoria bene redditae vitae sempterna». У ній представлені короткі біографічні відомості про внесок кожного у розвиток вітчизняної науки, наводяться посилання на біографічні ресурси і наукові профілі, що дозволяє широкому загалу дізнаватись про життя і творчість цих людей. Окрему цінність становлять URL-посилання на ресурси НРАТ, де містяться повні тексти досліджень, виконаних під керівництвом цих науковців.

Список використаних джерел:

1. *Пила Василь Іванович. Відомості. Вебсайт. URL: https://sites.google.com/view/conf-in-memory-of-vasily-pyla/відомості-про-василя-пилу*

УДК 338.48:91

МАКРОРЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНИХ ДЕСТИНАЦІЙ

Павло Шуканов, Анжела Шуканова
parus2133@gmail.com, shukanova0707@gmail.com
Полтавський національний педагогічний університет імені В.Г. Короленка, м. Полтава, Україна

В умовах глобалізації світового ринку туристичних послуг конкуренція все більше зміщується з рівня окремих держав чи міст на рівень макрорегіонів. Сучасний турист все частіше обирає не одну локацію, а комплексний маршрут, що охоплює декілька країн або великих територій (наприклад, «тур Європою», «країни Карибського басейну», «скандинавський маршрут» тощо). Це актуалізує потребу в чіткому розмежуванні понять та розумінні специфіки макрорегіонального розвитку туристичних дестинацій.

Туристична дестинація (від лат. destinatio — призначення, мета) розглядається як географічна територія, яка має межі, приваблює туристів своїми специфічними ресурсами та пропонує комплекс послуг, що задовольняють потреби туриста. Згідно з визначенням UN Tourism (UNWTO), дестинація — це фізичний простір, в якому відвідувач проводить як мінімум одну ніч [1]. Вона включає туристичні продукти (послуги, атракції) та допоміжні сервіси, має фізичні та адміністративні кордони, а також імідж та сприйняття на ринку.

Дестинація може бути різного масштабу — від окремого курорту до цілого макрорегіону. Тому для наукового аналізу критично важливо розрізняти такі рівні як «туристичний регіон» та «туристичний макрорегіон», оскільки вони передбачають різні механізми управління та стратегії розвитку туризму, що зазначено нами у таблиці 1. При цьому макрорегіон у туризмі — це велика територіальна система, яка формується на основі геополітичної, економічної та культурної спільності групи країн, і виступає на світовому ринку як єдиний узагальнений напрямок. Тому прикладами туристичних макрорегіонів ми пропонуємо розглядати такі туристичні дестинації як Європа, Азія і Тихоокеанський регіон, Америка, Африка та Близький Схід (навіть якщо згідно класифікації UN Tourism вони формально визначені як туристичні регіони).

Сучасний розвиток макрорегіональних туристичних дестинацій характеризується такими трендами:

•Кластеризація та транскордонні маршрути. Створення продуктів, що перетинають кордони (наприклад, «Шовковий шлях», «Культурні маршрути Ради Європи»). Це дозволяє заохочувати та утримувати туриста довше в межах відповідного макрорегіону.

© Шуканов П., Шуканова А., 2025

Таблиця 1

Загальна характеристика туристичного регіону та макрорегіону
(складено авторами)

Характеристика	Туристичний регіон	Туристичний макрорегіон
Масштаб	Зазвичай є частиною країни (субнаціональний рівень) або невеликою транскордонною зоною (Карпатський регіон).	Охоплює декілька країн або значну частину континенту (наднаціональний рівень).
Управління	Регулюється національним законодавством або локальними адміністраціями.	Регулюється міждержавними угодами та стратегіями (стратегії ЄС, угоди ASEAN).
Приклад	Регіон Прованс (Франція), Одеська область (Україна).	Азійсько-Тихоокеанський регіон, Північна Америка, Європейський Союз, Країни Близького Сходу.
Специфіка	Висока гомогенність (схожість) туристичного продукту.	Гетерогенність (різноманіття) культур та економік, об'єднаних спільною логістикою чи брендом.

- Уніфікація стандартів. Спрощення візових режимів (як Шенгенська зона в Європі або єдина віза для країн Перської затоки, що планується) є ключовим драйвером розвитку туристичного макрорегіону.
- Спільний бренд-менеджмент. Країни різних макрорегіонів об'єднують зусилля для просування на віддалених ринках (наприклад, країни Вишеградської четвірки спільно рекламують себе в Китаї під брендом «Discover Central Europe») [3].

Сучасна туристична індустрія перебуває на етапі фундаментальної трансформації, яка виходить далеко за межі простого відновлення кількісних показників після кризи COVID-19. За даними Всесвітньої туристичної організації (UN Tourism), міжнародний туризм до кінця 2024 року досягнув фактично 100% рівня допандемічного 2019 року, а за півроку 2025 р. перевищив цей показник на 5% [5] Проте за цими узагальненими цифрами прихована складна мозаїка структурних зрушень, геополітичних викликів та нерівномірного розвитку, що вимагає глибокого переосмислення підходів до аналізу туристичних ринків.

Спостерігається чітка дивергенція стратегій. «Старий світ» (Європа) переходить до парадигми демаркетингу та управління обмеженнями. Мета — не збільшити кількість туристів, а підвищити дохідність та зменшити соціальну напругу (приклад Амстердама, Венеції). Натомість «Нові ринки» (Близький Схід, частково Азія) реалізують стратегії агресивного стимулювання, використовуючи візову лібералізацію та державні субсидії для нарощування обсягів. Це створює глобальний дисбаланс, де потоки можуть перерозподілятися з перевантаженої Європи до більш відкритих макрорегіонів.

Інвестиційні моделі радикально відрізняються. Близький Схід будує інфраструктуру «з нуля» (Greenfield investments), що дозволяє інтегрувати новітні технології (smart cities) без тягаря спадщини. Африка намагається подолати базовий дефіцит ($30 млрд. інвестицій в аеропорти), що є умовою виживання сектору [2]. Карибський басейн, маючи розвинену інфраструктуру

прийому круїзів, стикається з необхідністю її конверсії для залучення більш прибуткових стаціонарних туристів, щоб уникнути «пастки низької доданої вартості» [4].

Успішні макрорегіони рухаються шляхом створення безшовних просторів. Європа (Шенген) була піонером, але зараз цей досвід переймають інші. Наприклад, Центральна Америка (CA-4) та Близький Схід (GCC) створюють власні зони вільного переміщення. Це свідчить про те, що конкуренція в туризмі зміщується з рівня окремих країн на рівень макрорегіональних блоків. Тому все більше туристів обирають не просто країну, а такий макрорегіон, де вони можуть отримати максимум вражень з мінімумом бюрократичних перешкод.

Таким чином розвиток туризму зміщується у площину макрорегіональної конкуренції. Тому успіх окремої локальної дестинації все більше залежить від її інтеграції у загальну стратегію туристичного макрорегіону (безпекову, логістичну, маркетингову). Ефективне управління відповідними туристичними дестинаціями вимагає наднаціональних інституцій координації міжнародної туристичної діяльності.

Список використаних джерел:

1. Шуканов П., Шуканова А., Логвин М., Карпенко Н., Логвин Д. (2025). Системно-інтегральне значення геоекономіки у розвитку туристичних дестинацій. Адаптивне управління: теорія і практика. Серія Економіка, 20 (40). https://doi.org/10.33296/2707-0654-20(40)-08

2. African Union Commissioner Outlines US $30 Billion Infrastructure Investment Plan at Luanda Summit, Prioritizing SAATM Modernization, 2025. URL: https://au.int/en/pressreleases/20251028/auc-outlines-us30-billion-infrastructure-investment-plan-luanda-summit

3. Discover Central Europe Facts and Figures 2017–2021. URL: https://discover-ce.eu/wp-content/uploads/2023/07/Discover-Central-Europe-Facts-and-Figures-2017-2021_.pdf

4. International Tourism to Reach Pre-Pandemic Levels in 2024. UN Tourism. URL: https://www.unwto.org/news/international-tourism-recovers-pre-pandemic-levels-in-2024

5. World Tourism Barometer: September 2025. URL: https://tourismanalytics.com/uploads/1/2/0/4/120443739/world_tourism_barometer_volume_23_issue_3_september_2025.pdf

ONLINE TOURIST IMAGE ON INSTAGRAM. STUDY CASE: OBCINA MARE, SUCEAVA

Teodora-Georgiana Mihaila, Oana-Mihaela Stoleriu
teodorageorgianam@gmail.com, oana_smadici@yahoo.com
Alexandru Ioan Cuza University of Iasi, Iasi, Romania

Introduction. The continuous evolution of digital technologies has profoundly altered the way destinations are promoted and perceived. Social media, and particularly Instagram, plays an increasingly influential role in shaping tourist preferences, behaviors, and experiences (Megasari & Wayan, 2015). With over two billion users globally (Instagram, 2010), Instagram has evolved from a online photo

© Mihaila T.-G., Stoleriu O.-M., 2025

album into a visual platform where individuals, influencers, and organizations co-create destination images through aestheticized representations of travel.

User-generated content (UGC) has redefined the semiotics of tourism marketing, transferring part of the control over destination image from official tourism bodies to ordinary users (Veronika et al., 2021). This process aligns with the concept of *electronic word-of-mouth* (eWOM), which emphasizes informal online communication that shapes perceptions and decisions (Litvin et al., 2008). Within this framework, tourists are not passive recipients of promotional messages but active creators of meaning, capable of influencing others' perceptions of a place (Palazzo et al., 2021).

In Romania, despite the growing role of social media in tourism, limited studies have addressed the relationship between social media and destination image and almost none when it comes to Instagram. This research contributes to filling that gap by examining Obcina Mare, a relief subunit found in the Bucovina region, which is known for its UNESCO-listed monasteries, traditional rural landscapes, and strong cultural identity. The study aims to identify how Instagram users depict this area and what type of tourism image emerges from the visual and textual narratives shared online.

Methodology. The study employed a content analysis approach based on data collected from Instagram posts associated with hashtags of the main localities within Obcina Mare. The database included 564 posts, of which 502 were relevant to tourism. Each entry recorded variables such as username, gender of the user, number of photos, likes and comments, country of origin, text description, hashtags, geolocation, and attributes of the photographed scenes.

The selection excluded localities whose hashtags generated irrelevant content—such as Frasin and Solca (due to non-touristic posts related to Frasin being also a tree name in Romanian and Solca being a beer brand) and Vama (dominated by references to the music band Vama and the seaside resort Vama Veche). Data collection was facilitated using the Lightshot tool for capturing screenshots and the quantitative data was collected manually and later processed in Excel, Philcarto, Adobe Illustrator, and VOSviewer. Quantitative indicators such as frequency of hashtags, average likes, and visual attributes were complemented with qualitative interpretation of captions and photographic subjects.

The analysis drew upon the destination image framework proposed by Beerli and Martin (2004), distinguishing cognitive (knowledge-based), affective (emotional), and conative (behavioral) components. Gender representation was also analyzed following Sirakaya and Sonmez (2000), identifying the roles and actions of men, women, and children in posted photographs.

Results and Discussion. The results highlight three major clusters of Instagram activity within Obcina Mare: Gura Humorului, Sucevița, and Moldovița. These locations correspond with key tourist attractions (Voroneț Monastery, Sucevița Monastery, and Mocănița Hușulca narrow gauge railway) indicating a correlation between cultural-religious heritage and online visibility. However, this correlation is not entirely proportional to actual tourist arrivals, since the official data statistics may not be complete (Falk & Hagsten, 2021).

Cultural and religious tourism dominates the online representation of Obcina Mare. Posts frequently depict monasteries and traditional rural landscapes, reinforcing the cognitive and affective components of the area's image as an authentic and spiritual destination. Natural elements, such as forests, mountains, and rivers, complement this imagery but appear less frequently than anthropic elements. These findings align with Muntele and Iațu's (2003) view that natural potential merges with human presence to create unique, picturesque tourism landscapes.

The analysis of hashtags and textual descriptions indicates a strong emphasis on emotion and authenticity. Keywords like peaceful, tradition and Bucovina were recurrent, reflecting users' affective engagement with place. At the same time, local attractions such as Mocănița Huțulca or the Museum of Painted Eggs in Vama received comparatively fewer mentions, revealing unequal distribution of online attention across attractions.

Gender analysis of photographs showed a near parity between male and female subjects, with women appearing in 121 posts and men in 105. The activities depicted: hiking, sightseeing, taking photos. They did not differ significantly by gender, reflecting a growing equality in participation and representation, consistent with global trends noted by Sirakaya and Sonmez (2000). Children appeared less frequently, yet their presence contributed to portraying the destination as family-friendly.

In terms of engagement metrics, posts created by female users tended to receive slightly more likes and comments, possibly due to aesthetic and compositional differences in the content. However, overall engagement was influenced more by the presence of recognizable landmarks and vivid natural scenery than by user demographics.

The spatial distribution of posts highlights the importance of accessibility and visibility. Urban centers such as Gura Humorului, with developed infrastructure and multiple forms of tourism (cultural, adventure, winter sports), exhibit a higher density of posts. Conversely, peripheral localities like Marginea and Frumosu, despite their authentic resources (e.g., black ceramics or traditional crafts), remain underrepresented online. This imbalance mirrors what Arts et al. (2021) termed the Instagrammable outdoors, where certain landscapes gain popularity through their photogenic appeal rather than intrinsic ecological or cultural value. The "Instagram effect" thus generates selective visibility, amplifying already iconic destinations while marginalizing others (Falk & Hagsten, 2021). This may also be a question of Instagram demographics, being based more on the 18–35-year-old spectrum.

From a marketing perspective, these findings imply both challenges and opportunities. Local tourism authorities could leverage Instagram analytics to identify underrepresented attractions and design targeted promotional campaigns. Encouraging user participation through hashtags, photo contests, or influencer collaborations could diversify the online image of Obcina Mare and support sustainable destination development. Furthermore, this study confirms that Instagram functions as a reliable data source for understanding tourist perceptions and behaviors, echoing insights from previous research on eWOM and UGC (Bahtar & Muda, 2016; Conti & Lexhagen, 2020). By monitoring and interpreting user-

generated visuals, destination managers can align promotional strategies with authentic visitor experiences.

Conclusions. The analysis of Instagram content related to Obcina Mare reveals a multifaceted but uneven online destination image, shaped by users' aesthetic preferences, as well as cultural values. Cultural-religious sites, particularly UNESCO monasteries, dominate the visual landscape, while natural attractions and the small rural landscape receive limited exposure and engagement. Despite this imbalance, the gender-neutral portrayal of tourists and the overall positive emotional tone suggest a modern, inclusive image of the region.

Instagram functions simultaneously as a reflective surface and an intermediary in shaping destination perception, capturing visitors' experiences while actively influencing the travel decisions of prospective tourists. For Obcina Mare and similar rural-mountain regions, embracing Instagram as a strategic promotional tool could enhance visibility, foster community engagement, and contribute to a sustainable tourism development.

Future research should expand the dataset, integrate sentiment analysis of captions, and compare Instagram-based findings with other social media platforms to provide a more comprehensive understanding of Romania's digital tourism image.

References:

1. *Arts, I., Fischer, A., Duckett, D., & van der Wal, R. (2021). The Instagrammable outdoors: Investigating the sharing of nature experiences through visual social media. People and Nature, 3(1), 1–13.*
2. *Bahtar, A.Z., & Muda, M. (2016). The impact of user-generated content (UGC) on product reviews towards online purchasing – A conceptual framework. Procedia Economics and Finance, 37, 337–342.*
3. *Beerli, A., & Martin, J.D. (2004). Factors influencing destination image. Annals of Tourism Research, 31(3), 657–681.*
4. *Falk, M., & Hagsten, E. (2021). The "Instagram effect" on tourist destinations. Tourism Management Perspectives, 40, 100892.*
5. *Instagram. (2010). Instagram. Retrieved from https://help.instagram.com/424737657584573*
6. *Litvin, S.W., Goldsmith, R.E., & Pan, B. (2008). Electronic word-of-mouth in hospitality and tourism management. Tourism Management, 29(3), 458–468.*
7. *Megasari, N.F., & Wayan, S. (2015). Beyond user gaze: How Instagram creates tourism destination brand. Procedia – Social and Behavioral Sciences, 211, 1089–1095.*
8. *Muntele, I., & Iațu, C. (2003). Geografia turismului: Concepte, metode și forme de manifestare spațio-temporală. Iași: Sedcom Libris.*
9. *Palazzo, M., et al. (2021). Tourists as co-creators of destination image through social media. Tourism Review International, 25(2), 145–162.*
10. *Sirakaya, E., & Sonmez, S. (2000). Gender images in state tourism brochures: An overlooked area in socially responsible tourism marketing. Journal of Travel Research, 38(4), 353–362.*
11. *Veronika, K., Smith, L., & Jones, T. (2021). Semiotics of the tourist gaze in digital environments. Tourism and Communication Studies, 12(2), 101–119.*

THE LOWER PRUT FLOODPLAIN – A GEOGRAPHICAL SPACE OF CONVERGENCE AND CROSS-BORDER TOURISM COOPERATION

George Pascal
pascal.george@student.uaic.ro
Alexandru Ioan Cuza University, Iași, Romania

Abstract. This paper examines the Lower Prut Floodplain Natural Park (PNLJPI) as a geographical area of convergence, where natural and cultural dimensions intersect to support sustainable development and cross-border cooperation between Romania and the Republic of Moldova. Based on documentary analysis, field observations, and community surveys, the study highlights the integration of cultural values – tangible and intangible – into the management of protected areas. The findings emphasize the importance of ethnographic landscapes, vernacular architecture, and local traditions as drivers of sustainable tourism and instruments for strengthening local identity. The paper advocates for a transdisciplinary approach that combines environmental conservation, cultural valorization, and community engagement to ensure sustainable regional development in the Lower Danube Euroregion.

Keywords: *cultural landscape, cross-border cooperation, sustainable tourism, Lower Prut Floodplain, ethnography, community participation*.

Introduction. The Lower Prut Floodplain Natural Park represents a unique intersection between ecological diversity and cultural heritage. Located in the southern part of Moldova, the park encompasses an extensive mosaic of wetlands, reed beds, agricultural land, and rural settlements. From a geographical perspective, the area serves as a natural corridor between Romania, the Republic of Moldova, and Ukraine, offering exceptional opportunities for cross-border cooperation. Culturally, it preserves a living heritage reflected in vernacular architecture, traditional crafts, agrarian rituals, and local folklore.

The park functions as an ecological and cultural bridge across the Prut River, promoting environmental protection and regional development. However, sustainable management requires integrating both natural and cultural dimensions, ensuring that conservation efforts respect and reinforce local identity. Within the framework of European territorial cooperation programs—particularly the Interreg NEXT Romania–Moldova 2021–2027—the Lower Prut region demonstrates the feasibility of joint development projects based on cultural tourism and sustainable resource management.

Methodology. The research employed a mixed qualitative–quantitative approach. Fieldwork conducted in 2025 included site observations, photographic documentation, and semi-structured interviews with residents from Romanian and Moldavian communities located near the park. A questionnaire survey was distributed to assess community perceptions regarding the integration of cultural heritage in park management and tourism development. Documentary and cartographic analyses were also performed to identify ethnographic and geomorphological correlations. The data

© Pascal G., 2025

collected was analyzed through content and comparative methods to interpret the relationships between natural and cultural resources.

Results and Discussion. The Lower Prut Floodplain Natural Park is characterized by a dual identity: ecological and cultural. On one hand, it is a biodiversity hotspot hosting rare flora and fauna species within a complex hydrographic system; on the other, it is a repository of ethnographic traditions and architectural typologies unique to southern Moldavia. The park's ethnographic landscape reflects centuries of coexistence between humans and nature, visible in the adaptation of rural settlements to the floodplain environment.

Traditional occupations—fishing, reed weaving, and small-scale agriculture—remain central to local livelihoods. Intangible cultural heritage is manifested through customs such as Paparuda and Caloianul, which symbolically link fertility, water, and community solidarity. In parallel, vernacular architecture expresses regional identity through adobe houses, wooden porches, and decorative patterns influenced by the Danubian and Bessarabian traditions.

Survey results show that 86% of respondents perceive cultural heritage as essential for the sustainable development of the park. However, only 37% believe that cultural elements are currently well integrated into park management. Respondents identified the need for thematic cultural routes, craft workshops, and educational programs linking ecology and tradition. Local communities expressed strong willingness to participate in cultural–tourism initiatives if supported by local authorities and cross-border institutions.

From a tourism perspective, the Lower Prut Floodplain holds remarkable potential for ecotourism and cultural tourism. The Romanian side, particularly Galați County, has seen modest growth in rural guesthouses and eco-lodges, while the Moldovan side, notably in Cahul District, demonstrates greater progress in green tourism infrastructure. Joint projects like 'Green Tourism in the Cahul–Galați–Reni Cross-Border Region' exemplify good practices in shared governance and community engagement.

Integrating cultural heritage into environmental management aligns with contemporary European strategies that promote participatory governance of protected areas. By valorizing ethnographic and architectural traditions, the park not only enhances its cultural visibility but also strengthens its role as a vector of regional identity and cooperation. The coexistence of natural conservation and cultural preservation transforms the Lower Prut Floodplain into a living model of sustainable territorial development.

Conclusions. The study demonstrates that the Lower Prut Floodplain Natural Park functions as both a natural reserve and a cultural landscape shaped by centuries of human–environment interaction. Sustainable management of such areas requires recognizing the intrinsic connection between nature and culture. The findings emphasize that integrating intangible cultural heritage into park strategies contributes to the reinforcement of local identity, economic diversification, and environmental awareness.

Cross-border cooperation remains a crucial component of this process. The Lower Prut Floodplain, located at the interface between Romania and Moldova, represents a privileged space for implementing joint programs in ecotourism,

environmental education, and cultural revitalization. A transdisciplinary and community-based approach ensures not only environmental protection but also social cohesion and long-term resilience. This model can serve as a reference for other border regions seeking to harmonize ecological sustainability with cultural development.

References:

1. *Agenția pentru Protecția Mediului Galați. (2013). Rețeaua Natura 2000 în județul Galați.*
2. *Băcăuanu, V., Barbu, N., Pantazică, M., Ungureanu, Al., & Chiriac, D. (1980). Podişul Moldovei – natură, om, economie. Editura Ştiinţifică şi Enciclopedică.*
3. *Cornea, S. (2020). The capitalization of the tourism potential in Cahul District in the context of cross-border cooperation. Universitatea de Stat „B.P. Hasdeu" din Cahul. https://doi.org/10.5281/zenodo.4290660*
4. *Costea, G., & Schmidt-Halewicz, S. (2024). Bridging Knowledge and Engagement: The Role of Community Involvement in Protecting Aquatic Ecosystems in the Danube Basin. In K. Teubner, T. Trichkova, & D. Cvijanović (Eds.), Tackling present and future environmental challenges of a European river-scape (IAD Proceedings, 1). https://doi.org/10.5281/zenodo.10535256*
5. *Flores, M. (2007). La identidad cultural del territorio como base de una estrategia de desarrollo sostenible. Revista Opera, (7), 35–54. https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67500703*
6. *Hărmănescu, M. (2015). Patrimoniu şi peisaj rural. Strategii de integrare şi promovare. Bucureşti.*
7. *https://complexvaleni.com/*
8. *https://insse.ro/*
9. *https://luncaprutuluidejos.md/*
10. *https://moldova.travel/*
11. *https://statbank.statistica.md/*
12. *https://www.ccdj.ro/*
13. *Onică, D. (2019). Ethnographic landscapes as a resource for sustainable development: Case study – Republic of Moldova. Revista de Antropologie și Studii Interculturale (RAASI), 1, 245–260.*
14. *Pascal, G. (2025). Ritualul agrar Caloianul în Ținutul Covurlui: Dimensiuni identitare și semnificații culturale locale. Journal of Ethnology and Culturology, 37, 131–137. https://doi.org/10.52603/rec.2025.37.16*
15. *Radu, G., Ticalo, I., & Buruiana, D. (2012). The Prut Floodplain potential Ramsar site: Current situation and perspectives. In P. Gâştescu, W. Lewis Jr., & P. Breţcan (Eds.), Water resources and wetlands: Conference proceedings (pp. 14–16). Editura Universitară.*
16. *Santana Ramos, A., Cruz Cabrera, B.C., Castillo Leal, M., & Acevedo Martínez, J.A. (2024). Análisis teórico sobre la identidad del territorio como una estrategia para el desarrollo local. CIENCIA ergo-sum, 31. http://doi.org/10.30878/ces.v31n0a6*
17. *Stanciu, M. (2023). Etnologul Eugen Holban. Arhitectura satului și a sufletului românesc din Moldova de Sud. Editura Axis Libris.*
18. *Vartolomei, F. (2013). Management problems and solutions for wetlands and floodplain habitats in the Lower Prut Floodplain Natural Park. GEOREVIEW, 22(1), 72. https://doi.org/10.4316/GEOREVIEW.2013.22.1.72*

УДК 911.3

СКЛАДОВІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

Леонід Ткаченко, Людмила Ключко
tlv76@ukr.net, ludmila.klychko@karazin.ua,
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Сільські території відіграють важливу роль у просторовій організації національної економіки, формуванні продовольчої безпеки, збереженні демографічного потенціалу та підтриманні соціальної стабільності держави. В умовах глобалізації, децентралізації та структурних трансформацій, питання їх розвитку набуває стратегічного значення. Сільські просторові системи наразі є найбільш вразливими до депопуляції, деградації інфраструктури, звуження ринку праці та нерівного доступу до публічних послуг.

Соціально-економічний розвиток сільських територій є **багатокомпонентним процесом**, що охоплює економічну активність та підприємницький потенціал, рівень і якість життя населення, стан соціальної інфраструктури та зайнятість, а також інституційні умови управління розвитком. Саме взаємодія цих складових формує **цілісну модель функціонування сільських територій**, визначає їх конкурентоспроможність і здатність до адаптації в умовах сучасних викликів.

Поняття **соціально-економічного розвитку** є багатовимірним і комплексним, оскільки поєднує економічні параметри зростання з якісними соціальними трансформаціями суспільства. У наукових дослідженнях воно трактується не лише як кількісне збільшення виробництва чи доходів, а як глибокий процес структурних змін, спрямований на підвищення добробуту населення та розширення можливостей людського розвитку [6; 13]. Західна економічна думка традиційно розмежовує категорії економічного зростання і розвитку, наголошуючи на їх різній сутнісній природі. Зокрема, Й. Шумпетер (J. Schumpeter) розглядав розвиток як процес якісних зрушень, що порушують економічну рівновагу через впровадження інновацій і «нових комбінацій», які змінюють структуру господарства, а не лише збільшують обсяги виробництва [14]. Такий підхід акцентує увагу на інноваційності як ключовій складовій розвитку.

Подальшого концептуального наповнення поняття соціально-економічного розвитку набуло у працях М. Тодаро (M. Todaro), який визначав його як багатовимірний процес, що охоплює трансформації у соціальній структурі, інститутах та поведінці людей поряд із економічним зростанням, скороченням бідності та зменшенням соціальної нерівності [18]. Важливим є те, що розвиток у цьому контексті не зводиться до макроекономічних показників, а розглядається як процес глибоких суспільних змін. Людиноцентричний підхід до розуміння розвитку сформулював А. Сен (A. Sen), який трактував його як

© Ткаченко Л., Ключко Л., 2025

процес розширення реальних свобод людини [17]. За цим підходом економічне зростання виступає лише інструментом, тоді як кінцевою метою є розвиток людського потенціалу, зокрема можливість здобувати освіту, мати гідний рівень життя та доступ до базових соціальних благ. Близькою за змістом є концепція Д. Сірса (D. Seers), який запропонував оцінювати розвиток через зміни рівня бідності, безробіття та соціальної нерівності, вважаючи їх ключовими індикаторами соціально-економічного поступу [16].

Вітчизняні вчені акцентують увагу на взаємозв'язку економіки, державної політики та регіональних особливостей. Так, В. Геєць розглядає соціально-економічний розвиток як процес якісних структурних зрушень в економіці та соціальній сфері, що забезпечують перехід системи на новий рівень функціонування та супроводжуються зростанням добробуту населення [13]. З. Варналій трактує цей процес як сукупність економічних, соціальних, політичних і духовних змін, що мають незворотний та спрямований характер і ведуть до формування нової якості економічної системи, зокрема інноваційного типу розвитку [1]. Е. Лібанова підкреслює людиноцентричний аспект, наголошуючи на важливості демографії, ринку праці та соціального захисту [6]. У контексті регіонального управління В. Куйбіда розглядає розвиток у контексті регіонального управління як здатність громади до саморозвитку через ефективне використання внутрішнього потенціалу [5].

О. Топчієв та М. Долішній визначають розвиток як просторову організацію суспільства та трансформацію регіональної системи для досягнення балансу між економікою, соціумом та екологією [9; 12].

У міжнародній практиці концептуальні підходи до соціально-економічного розвитку відображені в документах провідних інституцій. Програма розвитку ООН розглядає розвиток через концепцію людського розвитку, акцентуючи увагу на створенні умов для повної реалізації людського потенціалу [15; 19]. Світовий банк, у свою чергу, трактує економічний розвиток як якісну трансформацію економіки, спрямовану на підвищення рівня життя населення шляхом розвитку інфраструктури, систем охорони здоров'я та освіти [20]. Сукупність цих підходів формує теоретичне підґрунтя для аналізу **складових соціально-економічного розвитку сільських територій**, дозволяючи розглядати їх як просторово локалізовані системи, у яких економічні, соціальні, демографічні та інституційні чинники перебувають у тісному взаємозв'язку.

Оскільки поняття соціально-економічного розвитку має комплексний характер, його оцінювання ґрунтується на системі взаємопов'язаних показників, що об'єднуються у кілька змістових блоків. Такий підхід дозволяє враховувати не лише кількісні параметри економічного зростання, а й якісні соціальні трансформації, на яких наголошували Й. Шумпетер, А. Сен та Е. Лібанова. Саме поєднання економічних, соціальних, демографічних та інституційних індикаторів дає змогу комплексно оцінити реальний рівень розвитку територій та їх здатність до довгострокового функціонування.

Сільські території в цьому контексті не можуть розглядатися виключно як простір поза межами міських поселень. Вони є базовим елементом національної просторової структури, що забезпечує продовольчу, екологічну та етнокультурну безпеку держави. Для України, де близько третини населення

проживає у сільській місцевості, а аграрний сектор формує значну частку експортних надходжень, роль сільських територій має стратегічне значення. Їх розвиток безпосередньо впливає на стабільність економіки, соціальну згуртованість суспільства та збереження національної ідентичності [3; 4; 15].

У наукових дослідженнях і практиці державного управління сільські території розглядаються як багатофункціональні просторові системи, які виконують ряд критично важливих функцій для держави [7] (рис. 1.). Передусім, це економічна функція, забезпечуючи виробництво продуктів харчування для внутрішнього ринку, формування експортного потенціалу агропромислового комплексу та постачання сировини для переробної, легкої промисловості й біоенергетики. Таким чином, саме сільська місцевість виступає основою продовольчої безпеки та одним із ключових джерел валютних надходжень країни.

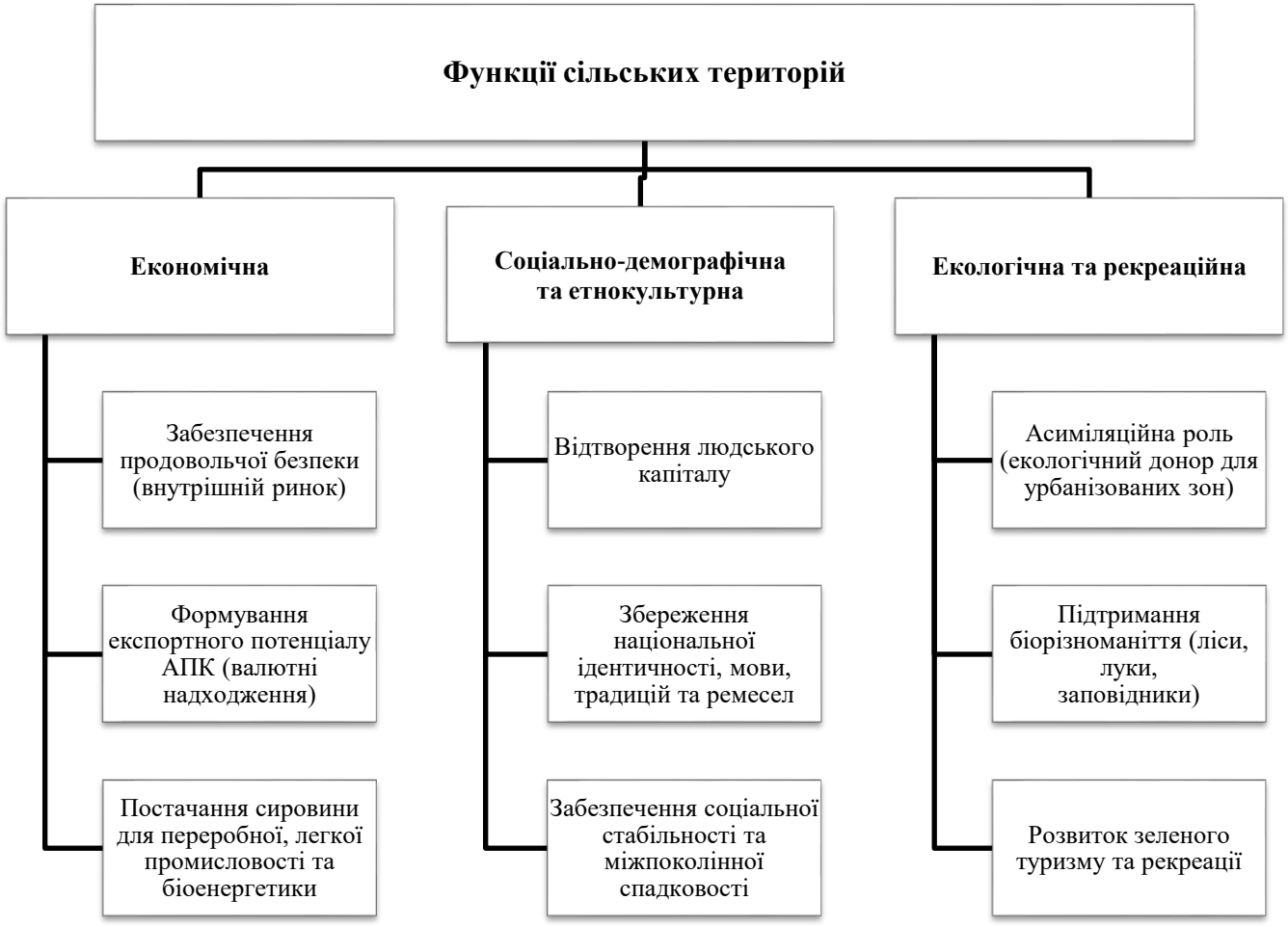


Рис. 1. Функції сільських територій (узагальнено авторами)

Не менш значущою є соціально-демографічна та етнокультурна роль сільських територій. Вони традиційно виступали джерелом відтворення людського капіталу та формування трудових ресурсів для міст, а також простором збереження мови, традицій, звичаїв і народних ремесел. Специфічний уклад життя сільських громад сприяє підтриманню соціальної стабільності, міжпоколінної спадковості та традиційних цінностей, що формують культурний код нації.

Водночас сільські території виконують важливу екологічну та рекреаційну функцію, виступаючи своєрідним екологічним донором для урбанізованих зон. Лісові масиви, луки, агроландшафти та природоохоронні території забезпечують підтримання екологічної рівноваги, виконують асиміляційну функцію та створюють передумови для розвитку рекреації й сільського (зеленого) туризму, попит на який зростає в умовах підвищеного психоемоційного навантаження сучасного суспільства.

Соціально-економічний розвиток сільських територій має низку специфічних рис, що принципово відрізняють його від міського розвитку. Як зазначають українські дослідники, зокрема М. Талавиря та В. Залізко, економіка сільської місцевості часто характеризується галузевою моноструктурою з домінуванням сільського господарства, що підвищує її вразливість до природно-кліматичних чинників, сезонності виробництва та коливань світових цін на агропродукцію [2; 10]. У своїх дослідженнях М. Талавиря наголошує на необхідності диверсифікації, оскільки аграрна моноструктура створює ризики сезонного безробіття [11], а В. Залізко підкреслює вразливість сільських громад до зовнішніх економічних шоків через відсутність альтернативних джерел доходів [2]. Просторова розосередженість поселень і низька щільність населення зумовлюють зростання витрат на утримання інфраструктури та ускладнюють забезпечення рівного доступу до соціальних послуг. Визначальним чинником розвитку залишається земля як основний засіб виробництва, що посилює залежність соціально-економічного стану громад від якості ґрунтів і кліматичних умов.

Суттєвим обмеженням розвитку є демографічні диспропорції, зокрема відтік молоді до міст, старіння населення та дефіцит кваліфікованих кадрів, що ускладнює впровадження інноваційних підходів. Водночас специфіка сільського способу життя характеризується тісним поєднанням домогосподарської та підприємницької діяльності, високою роллю неформальних зв’язків і взаємодопомоги в межах громади, що формує особливу соціальну тканину сільських територій.

Сучасний етап розвитку сільських територій України додатково ускладнюється низкою системних викликів, пов’язаних із повномасштабною війною, зокрема руйнуванням інфраструктури, мінуванням сільськогосподарських угідь та втратою частини виробничого потенціалу [8]. Поряд із цим зберігається проблема цифрової нерівності, обмежений доступ до швидкісного інтернету та сучасних сервісів, що стримує розвиток освіти, підприємництва та управлінських практик на місцевому рівні. У цих умовах питання комплексного соціально-економічного розвитку сільських територій набуває особливої актуальності.

Для комплексного аналізу соціально-економічного розвитку сільських територій застосовується система індикаторів. У наукових дослідженнях і практиці державного управління ці показники умовно об’єднують у кілька взаємопов’язаних груп (рис. 2), що дозволяє комплексно оцінити рівень розвитку країни, регіону або окремої територіальної громади.

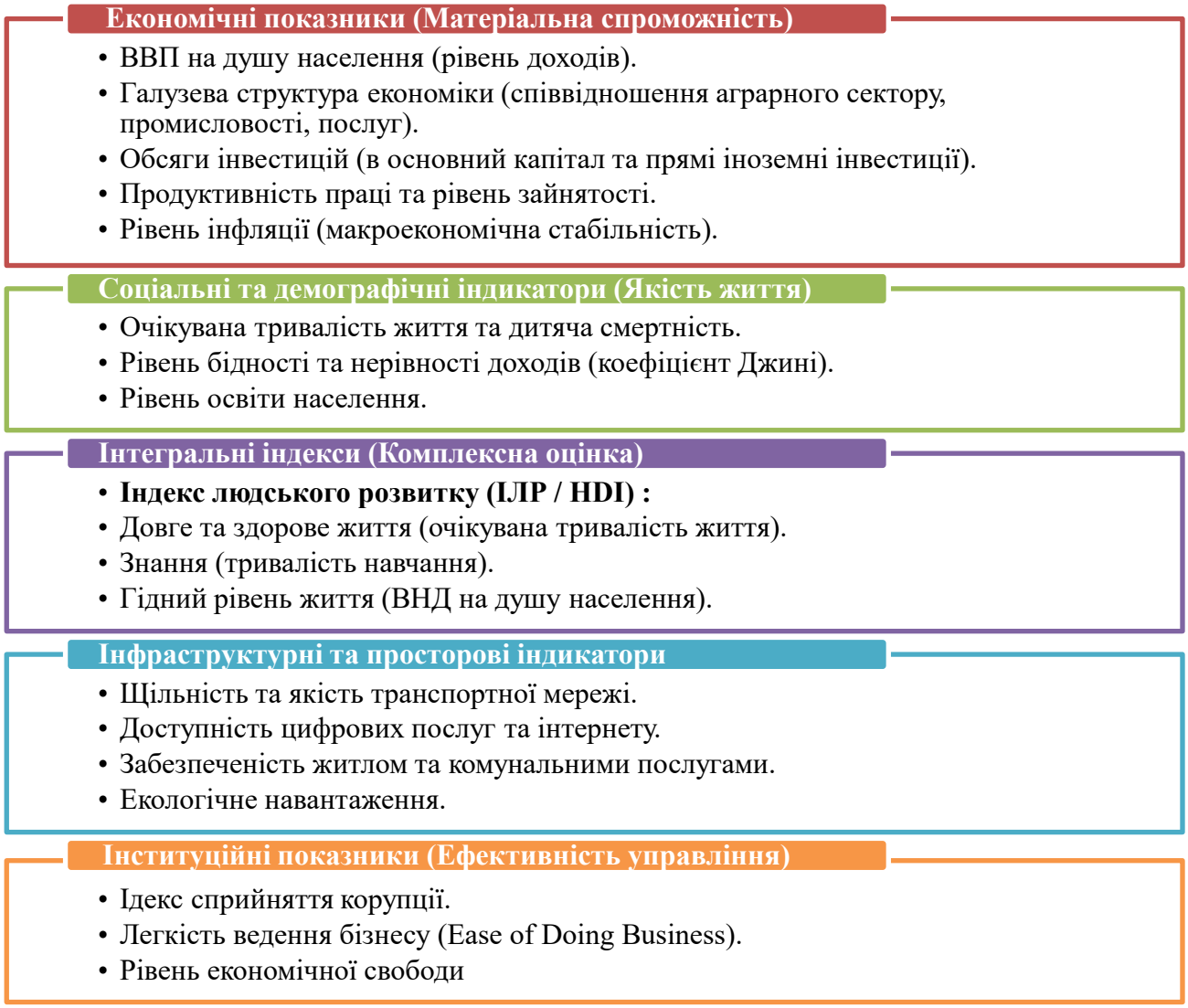


Рис. 2. Система індикаторів комплексного аналізу соціально-економічного розвитку сільських територій

Підсумовуючи, зазначимо, що соціально-економічний розвиток сільських територій є складним, багатовимірним процесом, що не може бути зведений лише до зростання аграрного виробництва. Він потребує системного підходу, який враховує економічну ефективність, соціальну справедливість, екологічну безпеку та інституційну спроможність громад.

Комплексна система індикаторів дозволяє оцінити не лише рівень матеріальної спроможності територій, а й якість життя населення, ефективність управління та ступінь просторової інтегрованості. В умовах сучасних трансформацій, зокрема воєнних викликів і цифрової нерівності, особливого значення набуває інтегрований підхід до розвитку сільських територій, орієнтований на людський потенціал, інновації та підвищення стійкості місцевих громад.

Список використаних джерел:

1. *Варналій З.С. Особливості регіонального розвитку в контексті зміцнення економічної безпеки України. Регіональна економіка. 2017. № 1. С. 131–133.*

2. *Залізко В.Д. Соціально-економічний розвиток сільських територій: методологія та практика : монографія. Київ: Знання України, 2017. 399 с.*
3. *Інклюзивний сільський розвиток в Україні: монографія / за ред. О.М. Бородіної. Київ: Ін-т екон. та прогнозув. НАН України, 2020. 257 с.*
4. *Калетнік Г.М., Ємчик Т.В. Державне регулювання соціально-економічного розвитку сільських територій в Україні. Економіка. Фінанси. Менеджмент: актуальні питання науки і практики. 2020. № 2. С. 7–22.*
5. *Куйбіда В.С. Принципи і методи діяльності органів місцевого самоврядування: монографія. Київ: МАУП, 2004. 432 с.*
6. *Людський розвиток в Україні. Інноваційні види зайнятості та перспективи їх розвитку (кол. моногр.) / за ред. Е.М. Лібанової; Ін-т демографії та соціальних досліджень ім. М.В. Птухи НАН України. – К., 2016. – 328 с.*
7. *Павлов О.І. Сільські території України: функціонально-управлінська модель: монографія. Одеса: Астропринт, 2009. 344 с.*
8. *Про схвалення Стратегії розвитку сільського господарства та сільських територій в Україні на період до 2030 року та затвердження операційного плану заходів з її реалізації у 2025–2027 роках: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.11.2024 р. № 1163-р. URL: https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-skhvalennia-stratehii-rozvytku-silskoho-hospodarstva-ta-silskykh-terytorii-v-ukraini-na-period-i151124-1163 (дата звернення: 12.10.2025).*
9. *Регіональна політика: методологія, методи, практика / М. І. Долішній та ін. ; відп. ред. М.І. Долішній. Львів: Ін-т регіон. дослідж. НАН України, 2001. 719 с.*
10. *Талавиря М.П., Горай А.О. Розвиток сільських територій в умовах децентралізації. Економіка АПК. 2018. № 11. С. 75–79.*
11. *Талавиря М.П., Пащенко О.В. Диверсифікація економічної діяльності як напрям підвищення зайнятості сільського населення. Економіка АПК. 2018. № 9. С. 82–88.*
12. *Топчієв О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики : навч. посіб. Одеса: Астропринт, 2005. 632 с.*
13. *Трансформаційні процеси та економічне зростання в Україні / за ред. В.М. Гейця. Харків: Форт, 2003. 440 с.*
14. *Шумпетер Й. Теорія економічного розвитку. Дослідження прибутків, капіталу, кредиту, відсотка та економічного циклу / пер. з англ. В. Старка. Київ: Вид. дім «Києво-Могилянська академія», 2011. 242 с.*
15. *Цілі сталого розвитку України на період до 2030 року: національна доповідь / М-во екон. розвитку і торгівлі України. Київ, 2017. 174 с.*
16. *Seers D. The Meaning of Development. Institute of Development Studies Communication. 1969. No. 44.*
17. *Sen A. Development as Freedom (1999). The Globalization and Development Reader: Perspectives on Development and Global Change. 2nd ed. / ed. by J.T. Roberts, A.B. Hite. London: Wiley-Blackwell, 2014. P. 525.*
18. *Todaro M.P., Smith S.C. Economic Development. 12th ed. Washington: Pearson Education, 2015. 893 p.*
19. *United Nations Development Programme (UNDP). URL: https://www.undp.org (accessed: 23.10.2025).*
20. *World Bank Group. URL: https://www.worldbank.org/ext/en/home (accessed: 23.10.2025).*

УДК 911.3

ТЕРИТОРІАЛЬНІ ДИСПРОПОРЦІЇ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Антон Москаленко, Людмила Ключко
anton.moskalenko@karazin, ludmila.klychko@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Туризм є важливою складовою соціально-економічного розвитку територій, джерелом зайнятості, інвестицій та просторової активізації регіонів [7; 8]. Водночас розвиток туристичної сфери в Україні характеризується значними територіальними диспропорціями, що проявляються у нерівномірному розміщенні туристичних ресурсів, інфраструктури, потоків відвідувачів та фінансових надходжень [4; 5; 7]. Окремі регіони демонструють високий рівень туристичної привабливості та концентрацію туристичної діяльності, тоді як інші залишаються маргіналізованими у туристичному просторі країни, незважаючи на наявний потенціал [5; 6; 11].

Актуальність дослідження територіальних диспропорцій розвитку туризму в Україні істотно зросла в умовах повномасштабної війни, що призвела до руйнування туристичної інфраструктури, втрати традиційних туристичних центрів, зміни географії туристичних потоків та посилення регіональної асиметрії [4; 5; 6]. Воєнні дії, внутрішня міграція населення та трансформація попиту зумовили формування нових просторових моделей туризму, які потребують досліджень [5; 7].

У суспільно-географічних дослідженнях територіальні диспропорції розвитку туризму розглядаються як прояв нерівномірності соціально-економічного розвитку, що формується під впливом природних, історичних, демографічних, інфраструктурних та інституційних чинників [8; 9]. У класичному розумінні диспропорції відображають різницю між регіонами за рівнем туристичної освоєності, обсягами туристичних потоків, розвитком інфраструктури та економічною віддачею від туристичної діяльності [7; 8].

У сучасних умовах до традиційних чинників додаються ризикові та кризові фактори, зокрема воєнні дії, міграційні процеси, логістичні обмеження та зміни у споживчій поведінці [4; 5; 6]. Це зумовлює необхідність поєднання кількісних індикаторів (туристичний збір, кількість місць у засобах розміщення, обсяги розміщення) з якісним аналізом просторових трансформацій туристичного попиту [2; 3].

До 2022 року туристичний простір України характеризувався чітко вираженою поляризацією. Найвищий рівень туристичної активності спостерігався у столиці, Карпатському регіоні та приморських областях [2]. Київ виконував функцію головного центру ділового, культурного та подієвого туризму, тоді як Львівська, Івано-Франківська та Закарпатська області формували ядро рекреаційно-туристичного розвитку регіонів заходу України [1; 11]. Південні області, передусім Одеська, відігравали провідну роль у літньому

© Москаленко А., Ключко Л., 2025

сезонному туризмі [2; 6].

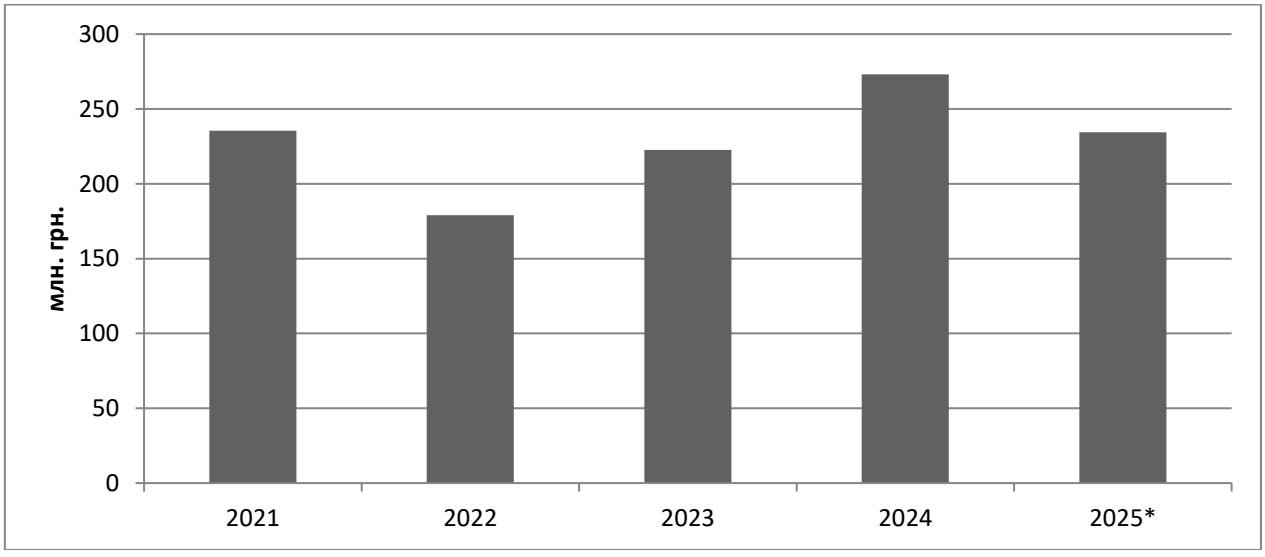
Водночас значна частина центральних, північних та східних регіонів залишалася периферією туристичного розвитку, незважаючи на наявність природно-культурного потенціалу. Це свідчило про структурні диспропорції, пов'язані з нерозвиненістю інфраструктури, слабким туристичним брендингом та обмеженими інвестиціями [5; 8].

Повномасштабна війна стала ключовим фактором, що радикально змінив просторову організацію туристичної галузі України. Туристичні потоки були перерозподілені відповідно до рівня безпеки територій, доступності транспортної інфраструктури та можливостей функціонування закладів розміщення [4; 5; 6].

Регіони, що зазнали активних бойових дій або перебували у зоні постійної загрози, практично втратили можливість розвитку туризму [4; 5]. Натомість західні області та столиця стали основними центрами внутрішнього туризму, короткострокових поїздок та тимчасового проживання [1; 6]. Це призвело до концентрації туристичної активності у відносно безпечних регіонах та поглиблення територіальних контрастів [5].

За даними Держстату щодо колективних засобів розміщення, ще до повномасштабної війни туризм був концентрованим: топ-5 регіонів акумулювали понад половину обсягів розміщення/перебувань у колективних засобах (готелі тощо) – тобто нерівність була «вбудованою» у просторову модель туризму [2]. Типова «вісь концентрації» включала столицю, Львівщину/Карпати та узбережні області (як ключові центри сезонного попиту). Після 2022 року нерівність не зникла, а змінила конфігурацію.

Одним із найбільш інформативних показників просторової диференціації туризму є туристичний збір, що відображає фактичні обсяги тимчасового розміщення осіб [3; 6]. За даними офіційної статистики, у 2024–2025 роках спостерігалося зростання надходжень від туристичного збору (рис. 1), однак їх розподіл між регіонами залишався вкрай нерівномірним [1].



** - 9 місяців 2025 року*

Рис. 1. Динаміка надходжень від туристичного збору в Україні за 2021-2025* роки (побудовано за [1])

Лідируючі позиції стабільно займають місто Київ, Львівська, Івано-Франківська та Закарпатська області. У 2024 році туристичний збір склав 273,1 млн. грн., що на 23% більше, ніж у 2023 році, і навіть перевищує показники 2021 року у гривневому еквіваленті. За 9 місяців 2025 року місцеві бюджети отримали 234,4 млн. грн. туристичного збору (+35,7%), зокрема – м. Київ (51 млн. грн.), Львівщина (42,5 млн. грн.), Івано-Франківщина (32,5 млн. грн.), Закарпаття (21,2 млн. грн.) [1; 3]. Саме ці регіони акумулюють значну частку надходжень, що забезпечує їм додаткові фінансові можливості для розвитку інфраструктури та туристичних продуктів.

Водночас більшість регіонів України демонструє мінімальні обсяги туристичного збору, що обмежує їхню спроможність до самостійного відновлення туристичної сфери [3; 5]. Таким чином, туристичний збір виступає не лише фінансовим інструментом, а й маркером територіальної нерівності, який відображає глибину диспропорцій у розвитку туризму. Крім того, це фактично демонструє зсув «туристичного ядра» у західно-центральний кластер (Карпати, Львів, столиця), де поєдналися: відносно вища безпека, транспортна доступність, природно-рекреаційні ресурси, висока місткість і різноманіття розміщення, активна локальна туристична економіка.

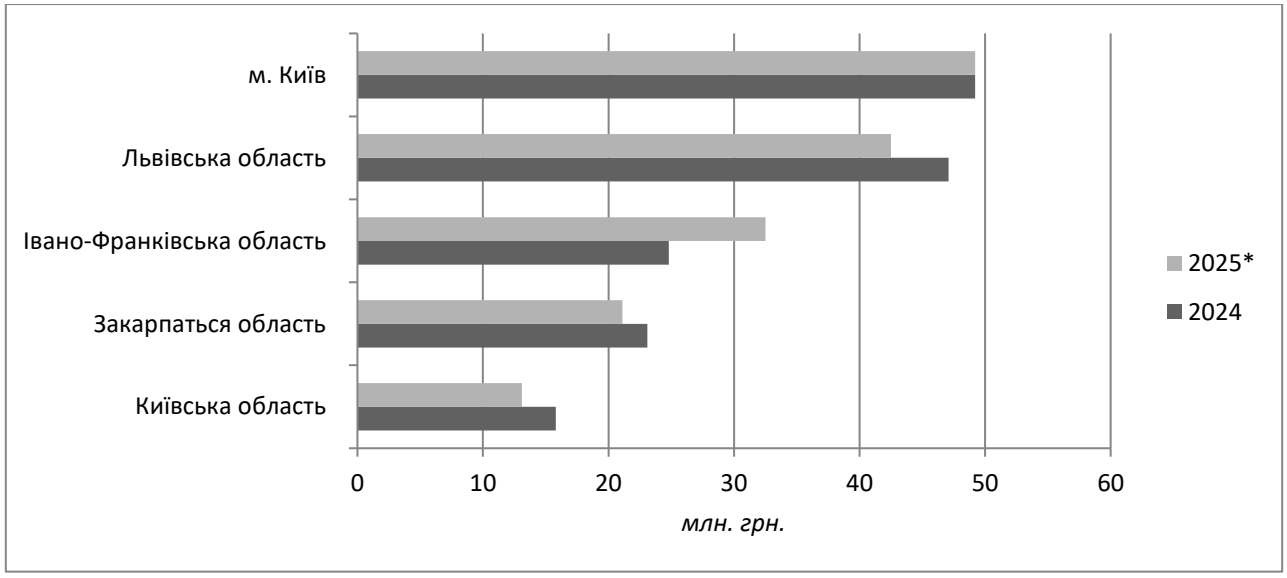


Рис. 2. Регіони-лідери за обсягами туристичного збору в Україні за 9 місяців 2025 року (побудовано за [1])

Сучасна територіальна структура туризму в Україні формується за принципом «кластерів відносної безпеки» [5]. Західні області поєднують рекреаційні, культурні та природні ресурси з активним розвитком малого туристичного бізнесу. Карпатський регіон дедалі більше орієнтується на всесезонні форми туризму, що зменшує залежність від сезонності.

Столичний регіон зберігає значення центру ділового та подієвого туризму, а також виступає важливим вузлом транспортної та інформаційної доступності. Південні регіони, зокрема Одеська область, демонструють обмежене відновлення туристичної активності в умовах жорстких безпекових регламентів.

Натомість східні та північно-східні області, які зазнали значних руйнувань, практично випали з туристичного простору країни, що формує глибокі просторові розриви у соціально-економічному розвитку.

Серед основних чинників сучасних територіальних диспропорцій розвитку туризму в Україні доцільно виділити:

- безпекову диференціацію територій;
- віддаленість від кордону з рф;
- нерівномірність розвитку транспортної та туристичної інфраструктури;
- відмінності у фінансовій спроможності територіальних громад;
- різний рівень адаптивності малого туристичного бізнесу;
- нерівномірний доступ до цифрових інструментів просування туристичних продуктів.

У сукупності ці чинники формують багатовимірну модель просторової нерівності, що не може бути подолана без цілеспрямованої державної та регіональної політики. Тобто диспропорції сьогодні – це не лише «попит», а й фізична можливість надання послуг (робота об'єктів, страхові ризики, інфраструктурні втрати).

На основі вище зазначеного можна виділити декілька туристичних осередків, що сформувались в Україні в сучасних складних умовах: лідери та «тихі гавані», що включає західні області та столиця – ці регіони генерують левову частку доходів. Тут спостерігається феномен «соло-туризму» (ретрити), реабілітаційного туризму та релокації бізнесу (табл. 1).

Таблиця 1

Динаміка надходжень туристичного збору в провідних регіонах України у 2024 р.
(складена за [1])

Регіон	Турзбір 2024 р. (млн. грн.)	Динаміка / Причина успіху
м. Київ	49,2	Лідер**.** Відновлення виключно за рахунок бізнес-тревел, дипломатичних місій та волонтерських делегацій.
Львівська обл.	47,1	Стабільний лідер рекреації. Хаб для міжнародних місій , а також турів вихідного дня.
Івано-Франківська обл.	~24,8	Буковель та Яремче працюють на повну потужність. Високий попит на преміум-сегмент.
Закарпатська обл.	23,1	Регіон сприймається як найбезпечніший (відсутність комендантської години в окремі періоди, віддаленість від фронту). Термальні води – якірний продукт.

Наступний осередок – центр та частково південь країни, де спостерігається ситуативне відновлення. Тут статистика демонструє «аномальні» стрибки у відсотках, але абсолютні цифри залишаються помірними. Так, Одеська область у 2024 році та за 9 місяців 2025 року продемонструвала зростання на 68% та на 25 % відповідно (до 14,5 млн. грн. у 2024 році та 9,12 млн. грн. у 2025 році) [1] порівняно з попередніми роками. Причина цього – часткове відкриття пляжів та адаптація бізнесу до умов війни. Миколаївська область демонструє зростання на 71% (до 1,5 млн. грн.) [1]. Це ефект низької бази порівняння – регіон починає

оживати після звільнення правобережжя Херсонщини, але туризм тут скоріше «діловий» або «волонтерський».

Схід, північний схід, Приазов'я утворюють депресивну зону. Херсонська, Запорізька, Луганська, Донецька області – туристична діяльність фактично зупинена або зведена до обслуговування військових та гуманітарних місій. Статистика показує падіння на 90-100% порівняно з 2021 роком [1; 3].

Підводячи підсумки, зауважимо, що територіальні диспропорції розвитку туризму в Україні в умовах війни не лише збереглися, а й суттєво посилилися, набувши нових форм і масштабів. Розвиток туристичної діяльності в Україні зазнав суттєвої переорієнтації, внаслідок чого основні туристичні потоки та економічна активність зосередилися в обмеженій групі регіонів (Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська, Київська та м. Київ), які генерують понад 60-70% усіх туристичних податків, які вирізняються відносно високим рівнем безпеки, наявністю розвиненої туристичної та транспортної інфраструктури, а також спроможністю органів місцевого управління забезпечувати функціонування галузі.

Подолання існуючих диспропорцій потребує комплексного підходу, який поєднуватиме просторове планування, підтримку локальних туристичних ініціатив, розвиток внутрішнього туризму та інтеграцію туризму у стратегії післявоєнного відновлення територій.

Список використаних джерел:

1. *Державне агентство розвитку туризму України. Офіційний сайт: вебсайт. URL: https://www.tourism.gov.ua*
2. *Державна служба статистики України. Колективні засоби розміщення в Україні: статистичні матеріали. URL: https://ukrstat.gov.ua*
3. *Державна податкова служба України. Надходження туристичного збору до місцевих бюджетів України у 2021–2025 рр.: URL: https://tax.gov.ua/media-tsentr/novini/948172.html*
4. *Карпенко, Ю., Логвин, М., Тараненко, О., Логвин, Д., & Луценко, О. Стан розвитку туризму в умовах війни та повоєнне відновлення. Науковий вісник Полтавського університету економіки і торгівлі. Серія «Економічні науки», (2 (108), 202, 59-68. https://doi.org/10.37734/2409-6873-2023-2-8*
5. *Туристична галузь України під час війни: виклики, загрози, шляхи виходу з кризи: монографія / [за заг. редакцією д. е. н., проф. М.Ю. Барна]. Львів: ЛТЕУ, 2024. 280 с.*
6. *Hub Kyivstar. Огляд туристичної галузі в Україні: виклики, нові напрямки та перспективи. URL: https://hub.kyivstar.ua/articles/oglyad-turistichnoyi-galuzi-v-ukrayini-vikliki-novi-napryamki-ta-perspektivi*
7. *UNWTO. Tourism and Regional Development in Crisis Conditions: analytical report. Madrid: World Tourism Organization, 2022. 78 p.*
8. *Hall C.M. Tourism planning: policies, processes and relationships. 2rd ed. London: Pearson Education, 2008. 302 p.*
9. *Lew A.A., Hall C.M., Williams A.M. The Wiley Blackwell companion to tourism. Oxford: Wiley-Blackwell, 2014. 664 p.*
10. *OECD. Tourism trends and policies 2022. Paris: OECD Publishing, 2022. 336 p. DOI: 10.1787/ tourism_trends-2022-en.*
11. *Ukrainer. Регіони України: трансформації, ідентичність, локальні ініціативи: аналітичні матеріали. URL: https://ukrainer.net*

УДК 911.3

ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ: РЕГІОНАЛЬНИЙ КОНТЕКСТ

Євген Хабусєв
evgenijh7@gmail.com
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Актуальність дослідження. Повномасштабна війна перетворила транспортну систему України з переважно економічної інфраструктури на важливий елемент національної безпеки. Транспорт у воєнних умовах виконує широке коло функцій, а саме: забезпечення військової та цивільної логістики, евакуація і переміщення населення, доставка гуманітарних вантажів, підтримка роботи критичної інфраструктури, а також збереження експортно-імпортної спроможності держави. Як наслідок, змінюється сама логіка функціонування системи, адже пріоритетом стає стійкість, а не лише ефективність функціонування чи мінімізація витрат. Це обумовлює потребу у науково обґрунтованому аналізі того, як саме система працює в умовах постійних загроз, невизначеності та структурних втрат [1, 8]. Вагомим викликом є те, що національний та регіональний транспорт являють собою комплексну систему (і, відповідно – підсистеми), для яких характерним є широкий спектр властивостей. Порушення роботи одного транспортного вузла або елемента інфраструктури (моста, ділянки залізниці, підстанції, портового терміналу) запускає супутні ефекти, зокрема перенавантаження альтернативних маршрутів, зростання часу/вартості доставки, дефіцит рухомого складу, зміни у географії складування і перерозподілі потоків [1, 7].

Війна створила асиметричний простір транспортного функціонування, адже прифронтові області працюють у режимі високої небезпеки та аварійної логістики, приморські регіони – в умовах підвищеної вразливості, центральні області у якості внутрішніх хабів перерозподілу; регіони Заходу України – як «ворота до ЄС», де системним обмеженням є пропускна спроможність. Таким чином, саме регіональний контекст сьогодні є надважливим для формування програм відновлення та розвитку та реалізації управлінської політики, адже те, що є критичним для прифронтових територій (швидке відновлення доступності, резервування, захист персоналу), не тотожне потребам прикордонних регіонів (інтермодальні термінали, узгодження процедур, цифровізація перетину кордону, тощо) [6, 7]. **Метою дослідження** є виявлення особливостей функціонування транспортної системи України в умовах повномасштабної війни у регіональному контексті та обґрунтування пріоритетів забезпечення стійкості, безперервності перевезень і відновлення транспортної інфраструктури в середньо- та довгостроковій перспективі з урахуванням євроінтеграційних трансформацій транспортних коридорів.

Основний зміст. Війна спричинила фундаментальну просторову

© Хабусєв Є., 2025

перебудову транспортних потоків, сформувавши нову географію логістики. Структурно посилився західний вектор, а прикордонні локації, підходи до них та внутрішні хаби перерозподілу стали ключовими опорними елементами системи. Зміна географії перевезень полягає не лише у перерозподілі маршрутів, а й у трансформації економічних зв'язків: інші центри тяжіння, інші конфігурації постачання, нові вимоги до складської та термінальної інфраструктури, інший профіль витрат і часових параметрів. Водночас південний напрям із морськими портами зберігає стратегічне значення для експортної спроможності, але характеризується підвищеною вразливістю, що змушує систему підтримувати багатоканальність [4, 9, 10].

У воєнний час визначальним фактором часто стає не лінійна інфраструктура як така (дорога чи колія), а термінальні потужності, під'їзні шляхи, можливості перевантаження, митно-логістичні процедури та цифрові сервіси перетину кордону [10]. Саме тому інтермодальність перетворюється з конкурентної переваги на базовий механізм адаптації. Перевантаження, консолідація та дроблення партій, тимчасове зберігання, перенаправлення потоків, організація внутрішніх складів і «буферних зон» стають системно значущими операціями, без яких мережа не здатна компенсувати втрати й обмеження. У такому контексті розвиток інтермодальних терміналів, логістичних парків, пунктів перевантаження та цифровізації процедур стає не допоміжним, а структуроутворюючим напрямом підвищення стійкості [1, 2].

Системні зрушення стосуються й балансу ролей між видами транспорту. За обмеженої роботи авіації та підвищених ризиків для окремих автоділянок залізничний транспорт виконує роль основи мобільності та масових вантажопотоків, тоді як автомобільний транспорт забезпечує гнучкість, швидке перенаправлення та «останню милю» до хабів, прикордонних переходів і внутрішніх центрів розподілу. Морський і річковий транспорт за потенціалом є найбільш ефективним для великих обсягів експорту, проте його функціонування визначається високим рівнем ризику й необхідністю спеціальних режимів безпеки. Ця зміна ролей означає, що державна політика має бути спрямована не на ізольовану підтримку окремих галузей, а на координацію транспортної системи як єдиного комплексу, особливо в частині стиків між видами транспорту та управління вузловими обмеженнями [7].

Людський капітал і інституційна координація в умовах війни виступають системними обмеженнями надання послуг з транспортування. Дефіцит кваліфікованих кадрів (водії, машиністи, інженери, енергетики, диспетчери, ремонтники, логісти), виснаження персоналу, зростання небезпек виконання робіт і логістичних операцій безпосередньо впливають на здатність мережі підтримувати заданий рівень сервісу. Водночас підвищується значення координації між центральними органами влади, військовими адміністраціями, операторами інфраструктури, прикордонними та митними службами, місцевою владою і бізнесом [8]. В умовах дефіциту ресурсів та невизначеності принципово важливим стає переосмислення підходів до відновлення транспортної інфраструктури. Воєнна логіка вимагає переходу від «відновлення там, де найбільші руйнування» до «відновлення там, де найбільший системний ефект». Пріоритет мають отримувати об'єкти та ділянки, від яких залежить

зв’язність мережі, розвантаження критичних вузлів, доступність населення до базових сервісів, а також експортно-імпортна спроможність держави. Таке бачення передбачає використання критеріїв критичності вузлів і коридорів, аналіз резервування маршрутів, оцінку каскадних ефектів і сценарний підхід, що враховує ризик повторного порушення функціонування. Водночас інфраструктурні заходи мають доповнюватися процедурними: цифровізацією та спрощенням частини операцій, удосконаленням управління чергами, підвищенням пропускної спроможності прикордонних переходів, розвитком термінальної бази та інтермодальних можливостей. Зазначені системні характеристики в Україні проявляються через різко виражену регіональну неоднорідність, що потребує зваженої транспортної політики [7, 8].

Війна зумовила суттєву просторову диференціацію умов функціонування транспортної системи України, що проявляється у різному ступені обмеження доступності інфраструктури, зміні маршрутів перевезень, модальних зрушеннях, перерозподілі вантажо- та пасажиропотоків, а також у відмінностях режимів експлуатації й відновлення об’єктів транспортної інфраструктури. Для забезпечення порівнюваності регіонального аналізу доцільно застосувати класифікацію областей, де критеріальною основою класифікації є офіційний «Перелік територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією» (далі - Переліку) [2, 3]. У Переліку виокремлено території можливих бойових дій, активних бойових дій та тимчасово окуповані території. З огляду на те, що Перелік деталізовано на рівні територіальних громад і населених пунктів, подана нижче типологія є узагальненням на рівні областей для потреб аналізу функціонування транспортної системи в регіональному розрізі (таблиця 1).

Класи S3–S2 формують зону найбільш жорстких безпекових та операційних обмежень для транспортної системи. Для залізничних і автомобільних коридорів у цих регіонах характерні періодичні переривання руху, зниження пропускної спроможності на окремих ділянках, необхідність оперативного перепланування маршрутів та підвищення ролі обходів і дублювальних напрямів. Логістичні хаби в S2 працюють у режимі підвищеної варіативності потоків: зростає значення сортувальних/перевантажувальних операцій, складування та можливостей альтернативного довезення відносно безпечними ділянками мережі; водночас у S3 частина вузлів і ланок мережі втрачає керованість або стає недоступною, що призводить до структурного розриву ланцюгів постачання і вимушеного зміщення потоків у суміжні регіони. Як наслідок, регіональна спеціалізація перевезень у S3–S2 зміщується від комерційної оптимізації до забезпечення критичних потреб (гуманітарні, оборонні, енергетичні, базові споживчі), а також до мінімізації ризиків і часу перебування вантажів у небезпечних зонах.

Клас S1 виконує системоутворювальну роль відносно стабільного внутрішнього ареалу транспортної системи, де концентруються потоки перерозподілу, ремонтно-відновлювальні спроможності та управлінські функції логістики. Для коридорів залізничного й автомобільного транспорту характерними є зростання транзитного навантаження, перенесення частини вантажопотоків із ризикових напрямів, а також підвищення значення

міжрегіональної взаємозамінності маршрутів. У S1 різко зростає роль прикордонних переходів як точок входу для імпорту критичних товарів і для експорту (зокрема аграрної та промислової продукції), що стимулює розвиток прикордонної інфраструктури, терміналів перевантаження та складської логістики. Логістичні хаби S1 виконують функції консолідації вантажів, інтеграції мультимодальних схем та забезпечення перевезень у напрямку безпечніших міжнародних маршрутів. У підсумку регіональна спеціалізація S1 посилюється у напрямах прикордонно-логістичних сервісів, складської та термінальної інфраструктури, а також обслуговування експортно-імпортних операцій і внутрішнього перерозподілу.

Таблиця 1

Таблиця класифікації регіонів України за класами S1–S4
(побудовано автором за даними [1, 2, 3]

Клас	Критерій віднесення	Типовий режим функціонування транспортної системи	Регіони (області/АРК)
S3 – тимчасово окуповані /частково окуповані	Наявні тимчасово окуповані території (розділ II Переліку)	Блокування/розрив мереж, часткова втрата контролю над інфраструктурою, мінімізація перевезень; критична залежність від альтернативних транспортних коридорів.	АР Крим, м. Севастополь; Донецька (частково); Луганська (частково); Запорізька (частково); Херсонська (частково).
S2 – прифронтові /підвищеного ризику	Наявні території активних та/або можливих бойових дій (розділ I, у т.ч. “активні бойові дії”, “можливі бойові дії”, а також активні бойові дії із функціонуванням держ. е-ресурсів)	Робота інфраструктури в режимі обмежень: ризики уражень, оперативні закриття ділянок, зміщення потоків на безпечніші осі, зростання ролі резервних маршрутів/ хабів.	Дніпропетровська, Харківська, Чернігівська, Сумська, Миколаївська, Одеська
S1 – відносно стійкі	Відсутність ознак S2–S4 на рівні області (для потреб тез: “тилові” області з домінуванням транзитно-логістичних та відновлювальних функцій)	Концентрація тилової логістики, перерозподіл вантажних та пасажирських потоків, підтримка експорту та імпорту через альтернативні коридори, зростання ролі прикордонних переходів і сухих портів	м. Київ, Київська, Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Кіровоградська, Львівська, Полтавська, Рівненська, Тернопільська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька

Висновки. Проведений аналіз засвідчує, що в умовах повномасштабної війни транспортна система України функціонує у режимі пріоритету стійкості та безперервності перевезень, де визначальними стають здатність мережі до оперативної адаптації, резервування маршрутів, підтримання працездатності

критичних вузлів і швидке відновлення інфраструктури. Руйнування транспортної інфраструктури мають виразно мережевий характер і спричиняють каскадні ефекти, тому ефективність управлінських рішень і відбудови залежить від системно-мережевого підходу, орієнтованого на зв'язність коридорів, вузлово-термінальну спроможність, тощо.

Ключові параметри роботи транспортної системи визначаються регіональною неоднорідністю безпекових умов і функціональних ролей територій у національних та міжнародних ланцюгах постачання, що обґрунтовує доцільність типологізації областей за класами ризику (S1–S3) на основі «Переліку територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією». Це створює підстави для формування регіонально диференційованої транспортної політики, у якій пріоритети відновлення мають визначатися не лише масштабом руйнувань, а насамперед очікуваним системним ефектом для зв'язності мережі, розвантаження критичних вузлів, забезпечення експортно-імпортної спроможності та доступності базових сервісів.

Список використаних джерел:

1. *Державна служба статистики України. Транспорт України (Transport of Ukraine: статистичний збірник). – Київ: Держстат України, 2024. – (за 2023 рік). – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2024/zb/10/zb_Trans_23.pdf
2. *Кабінет Міністрів України. Деякі питання формування переліку територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією: постанова від 06.12.2022 № 1364 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://zakon.rada.gov.ua/go/1364-2022-%D0%BF
3. *Міністерство розвитку громад та територій України. Про затвердження Переліку територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією: наказ від 28.02.2025 № 376 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0380-25
4. *European Bank for Reconstruction and Development (EBRD). Ukraine Railways (UZ) Emergency Support: Board Report. – 10.05.2025 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://www.ebrd.com/content/dam/ebrd_dxp/documents/project/54150/ukraine-railways-uz-emergency-support-board-report.pdf
5. *European Commission. An action plan for EU-Ukraine Solidarity Lanes to facilitate Ukraine's agricultural export and bilateral trade with the EU: COM(2022) 217 final, Brussels, 12.05.2022 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://transport.ec.europa.eu/document/download/0ebdab83-a920-4471-a43f-9dc5677d73d6_en
6. *European Commission. EU-Ukraine Solidarity Lanes: Lifeline for Ukrainian economy, key for global food security: factsheet. – May 2024 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/attachment/878620/Factsheet_EU-UA_Solidarity_Lanes_EN.pdf.pdf
7. *The World Bank. Ukraine's Transport and Logistics System. – 2025. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://documents1.worldbank.org/curated/en/099061725033525342/pdf/P502442-346a4fd3-882f-46ca-95c9-ce90c0a71619.pdf
8. *The World Bank; Government of Ukraine; European Commission; United Nations. Ukraine: Third Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA3). – 2024. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://ukraine.un.org/sites/default/files/2024-02/UA%20RDNA3%20report%20EN.pdf
9. *Cabinet of Ministers of Ukraine. Draft Ukraine Recovery Plan. Recovery and Development of Infrastructure. – July 2022 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:*

https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/eng/recovery-and-development-of-infrastructure-eng.pdf.

10. *Liashenko, V. Cross-border transport and logistics cluster as a tool for territorial development of Ukraine and Poland: institutional basis / V. Liashenko, et al. // Journal of European Economy. – 2023. – Vol. 21, No. 4. – P. 503–521. – DOI: 10.35774/jee2022.04.503.*

СЕКЦІЯ 2
ДЕМОГРАФІЧНІ, МІГРАЦІЙНІ ТА СОЦІАЛЬНІ ВИКЛИКИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

УДК 911.3

ОРГАНІЗАЦІЯ РОБОТИ СОЦІАЛЬНИХ СЛУЖБ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ГРОМАДИ У ВОЄННИЙ ЧАС

[1]Ірина Гудзеляк, [1]Любов Котик, [2]Олександра Дум'як
iryna.hudzelyak@lnu.edu.ua, liubov.kotyk@lnu.edu.ua, lesyadumyak@ukr.net
[1]Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна
[2]Стрийський міський центр надання соціальних послуг, м. Стрий, Україна

Умови повномасштабної війни в Україні суттєво трансформували потреби населення та різко підвищили вимоги до ефективності системи соціального захисту. На територіальні громади (ТГ) припадає найбільший обсяг роботи з найуразливішими категоріями громадян – внутрішньо переміщеними особами (ВПО), сім'ями військовослужбовців, людьми з інвалідністю, особами літнього віку та тими, хто пережив травматичні події. Саме тому організація роботи соціальних служб у цей період набуває особливої актуальності, адже від оперативності, злагодженості та адаптивності їхньої діяльності залежить соціальна стійкість ТГ і здатність держави забезпечувати належну підтримку кожному, хто її потребує.

Діяльність соціальних служб регулюється Законом України «Про соціальні послуги» [1], де чітко визначено перелік базових соціальних послуг, які реалізуються на місцях. Особливостями надання соціальних послуг є безбар'єрність – можливість отримання послуг від раннього дитинства до старшого віку, гендерна і соціальна рівність, доступність, тощо. Реалізацією соціальної політики у ТГ різного типу та розміру займаються управління чи відділи соціального захисту, центри надання соціальних послуг, служби у справах дітей, некомунальні установи – надавачі конкретних послуг [2, 3]. В умовах війни для забезпечення вразливих категорій населення комплексними соціальними послугами важливо на рівні ТГ сформувати мультипрофесійну команду до складу якої входять соціальні працівники, психологи, фахові мобільні групи, менеджери й адміністратори соціальної роботи; важливо вчасно та комплексно реагувати на потреби населення у соціальній підтримці. Для цього доцільно застосовувати напрацьований і перевірений часом досвід "воюючих" держав, зокрема Ізраїлю, що може бути моделлю для функціонування системи соціальних служб України на місцевому рівні.

Для визначення потреб населення у соціальних послугах передусім необхідно сформувати «Соціальний паспорт ТГ», який містить інформацію про демографічний і соціальний склад населення. У великих за людністю міських

© Гудзеляк І., Котик Л., Дум`як О., 2025

ТГ існують соціально-демографічні передумови, інфраструктурний потенціал (вільні приміщення) і кваліфіковані кадрові ресурси для побудови розширеної мережі соціальних служб з диверсифікованими послугами:

1. Раннє виявлення потреб сімей, де народилися діти з вадами розвитку – консультування, організаційна допомога в оформленні статусу та пошуку медичних закладів необхідного профілю; допомога в психологічному прийнятті захворювання дитини батьками та соціальної адаптації сім'ї у суспільстві;

2. Денний догляд за дітьми з особливими потребами, що передбачає комплексний догляд, реабілітацію, розвиток та підтримку дитини протягом декількох годин чи усього робочого дня. Останнє важливо для формування умов відпочинку і працевлаштування батьків, особливо матерів. Наприклад, у м. Львові послуга надається на базі центру «Джерело»;

3. Послуга муніципальної няні: надається сім'ям з дітьми віком до 3 років; її реалізація здебільшого покладена на осіб, що зареєстровані в ТГ як підприємці;

4. Догляд за літніми людьми вдома (прибирання, купівля продуктів харчування, приготування їжі). У сільській місцевості до цієї послуги входять дрібні роботи на присадибній ділянці й ведення господарства, роботи з заготівлі дров тощо;

5. Послуга підтриманого проживання передбачена для людей з інвалідністю, одиноких літніх осіб, які самі неспроможні задовольнити власні потреби життєдіяльності. Вони протягом деякого часу можуть проживати у спеціально створених закладах, де налагоджена цілодобова підтримка соціального персоналу. Ця послуга підтримується іноземними донорами, наприклад, заклади підтриманого проживання відкрито у Стрийській ТГ у м. Стрий, с. Миртюки, с. Заплатин [4];

6. Натуральна допомога соціально вразливим категоріям людей – послуги перукарів, пошиття та ремонт одягу, ремонт взуття, прання.

7. Екстрене кризове втручання у випадках вчинення насильницьких дій. Жертви насильства можуть звернутися з проханням про тимчасовий прихисток, надання психологічної, юридичної підтримки. Зараз внутрішня стійкість людей порушена, проблеми насильства загострилися, актуальність послуги зростає;

8. Соціальний супровід уразливих категорій громадян: ВПО – надання притулку, допомоги у відновленні документів, пошуку власного житла, роботи, місця навчання для дітей та творчих занять; дітей та опікунів у новостворених опікунських сім'ях; членів дисфункційних сімей; членів сімей військовослужбовців для посилення внутрішньої життєстійкості;

9. Адаптація та соціальна інтеграція: ВПО – вивчення української мови, соціально-культурна адаптація, робота клубів за інтересами, культурно-просвітницькі заходи, психологічна підтримка; діти з інтернатів і дисфункційних родин – формування навичок проживання у суспільстві, обслуговування себе в побуті тощо;

10. Інклюзивні соціальні послуги – організація «соціальних майстерень» для людей різних вікових категорій та з різними соціальними запитами і потребами. Тут надзвичайно актуальним завданням є формування молодіжних просторів для комунікації дітей і молоді.

Територіальна організація соціальних послуг характеризується процесами концентрації соціальних служб у центрах ТГ [2, 3]. Їхня диверсифікація за старостинськими округами у перші роки після адміністративно-територіальної реформи, виявила низьку ефективність надавання таких послуг на місцях, засвідчила часте залучення соціальних працівників до надання непрофільних послуг. Для охоплення соціальними послугами усіх населених пунктів великої за площею і населенням ТГ, наприклад Стрийської міської ТГ [4], найефективнішим інструментом є мобільні мультифункціональні групи. Однак, організація окремих послуг, наприклад догляд вдома літніх людей, чи надання натуральних послуг, вимагає присутності соціальних працівників та надавачів послуг безпосередньо на місці. Водночас, просторова концентрація соціальних служб має суттєві переваги, адже забезпечує можливість інтеграції соціальної, освітньої та медичної політики на локальному рівні, дозволяє моніторити та оперативно реагувати на потреби населення і нові соціальні виклики у ТГ.

Фінансування діяльності соціальних служб у ТГ здійснюють через державні та регіональні субвенції, однак в умовах війни надзвичайну велику роль відіграють донорські кошти міжнародних організацій: Агентство США з міжнародного розвитку USAID (до середини 2025 р.), Дитячий фонд ООН (UNISEF), Управління Верховного комісара ООН у справах біженців, Данська рада у справах біженців, Норвезька рада у справах біженців тощо, які розробили гнучкі моделі фінансування та співфінансування різноманітних соціальних проєктів на локальному рівні.

Новостворені ТГ засвідчили власну життєстійкість й ефективність діяльності соціальних служб на місцях. Це дало змогу на державному рівні уникнути гуманітарної катастрофи спричиненої війною та мінімізувати соціальну напругу на місцях. Водночас демографічні і соціально-економічні реалії сьогодення зумовлюють переосмислення діяльності соціальних служб на рівні ТГ у напрямку: розширення переліку верст населення, що потребують і можуть отримати різноманітну соціальну допомогу; диверсифікації послуг; впровадженні зразків світових напрацювань з надання соціальних послуг; моніторингу соціальних потреб населення ТГ і напрацювання програм їхнього ефективного розв’язання.

Список використаних джерел:

1. *Закон України «Про соціальні послуги». Відомості Верховної ради. 2019. № 18. Ст. 73. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2671-19#Text*
2. *Наказ Міністерства соціальної політики України «Про затвердження Порядку визначення потреб населення адміністративно-територіальної одиниці/територіальної громади у соціальних послугах» від 19.04.2023 р., № 130-Н. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1169-23#Text*
3. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про організацію надання соціальних послуг» від 01.06.2020 р. № 587. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/587-2020-%D0%BF#Text*
4. *Стрийський міський центр надання соціальних послуг. URL: https://stryi-rada.gov.ua//міська-рада/соціальні-служби-міста*

УДК 37.02

МЕТОДИКА ОРГАНІЗАЦІЇ ПРОЄКТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА УРОКАХ ГЕОГРАФІЇ

Дар'я Венгрин, Єлизавета Бобришева
daria.venhryn@student.karazin.ua, yelyzaveta.bobrysheva@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Сучасна українська освіта переходить на компетентнісний підхід, де учень виступає не пасивним слухачем, а активним дослідником. Враховуючи це, особливого значення на уроках набуває проєктна діяльність, як інноваційна форма організації навчального процесу. Географія як навчальний предмет має значний потенціал для впровадження проєктного методу, оскільки безпосередньо пов'язана з пізнанням навколишнього світу, усвідомленням взаємозв'язків у природі та суспільстві. Використання методу проєктів сприяє розвитку самостійності, творчого підходу до навчання, формуванню критичного мислення та відповідальності учнів за власний результат. Таке навчання передбачає створення навчальних ситуацій, наближених до реальних життєвих, використання елементів ділових ігор, а також спільний, командний пошук рішень певної проблеми на основі аналізу конкретних умов. Організація проєктної роботи передбачає створення навчальних ситуацій, наближених до реальних життєвих, що дозволяє учням застосовувати географічні знання для розв'язання конкретних практичних завдань, а не просто заучувати факти з підручників.

Значна кількість досліджень присвячена вивченню проєктної діяльності на уроках географії. Теоретичні основи методу проєктів були закладені ще на початку XX століття В. Кілпатріком, який обґрунтував ідею навчання через організацію цільових актів і визначив чотири основні типи проєктів [1]. У сучасній українській педагогіці О.В. Бугрій підкреслює, що метод проєктів сприяє переходу учнів від пасивного засвоєння знань до активної навчально-пошукової діяльності, формує навички самостійного здобуття знань та критичне мислення [2]. А.В. Семенюк детально аналізує етапи організації проєктної роботи та зазначає, що проєктна діяльність має інноваційний характер, оскільки формує вміння діяти самостійно, використовувати інформаційно-комп'ютерні технології та сприяє саморозвитку особистості [3]. К.І. Ковальов та Г.Ю. Нападовська розглядають метод проектів як засіб модернізації навчально-виховного процесу з географії, що дозволяє формувати у школярів активну позицію та уміння планувати дослідницьку діяльність [4]. Попередній аналіз джерел свідчить про глибоке теоретичне обґрунтування методу, але вимагає систематизації для ефективної організації проєктної діяльності в умовах Нової української школи.

Методика організації проєктної діяльності на уроках географії включає п'ять основних етапів, які забезпечують в учнів формування знань і умінь

© Венгрин Д., Бобришева Є., 2025

досліджувати, аналізувати, співпрацювати та самооцінювати результати власної роботи (рис. 1).

На першому етапі вчитель разом з учнями визначає тему проєкту, яка має відповідати навчальній програмі та враховувати інтереси школярів. Проводиться «мозковий штурм», під час якого учні пропонують ідеї та формулюють проблемні питання. Встановлюються цілі, завдання, очікувані результати та критерії оцінювання.

Другий етап передбачає розподіл ролей у команді, визначення методів збору інформації та джерел (підручники, карти, статистичні довідники, інтернет-ресурси). Кожен учасник отримує свою зону відповідальності. Складається календар проєкту з термінами виконання завдань.

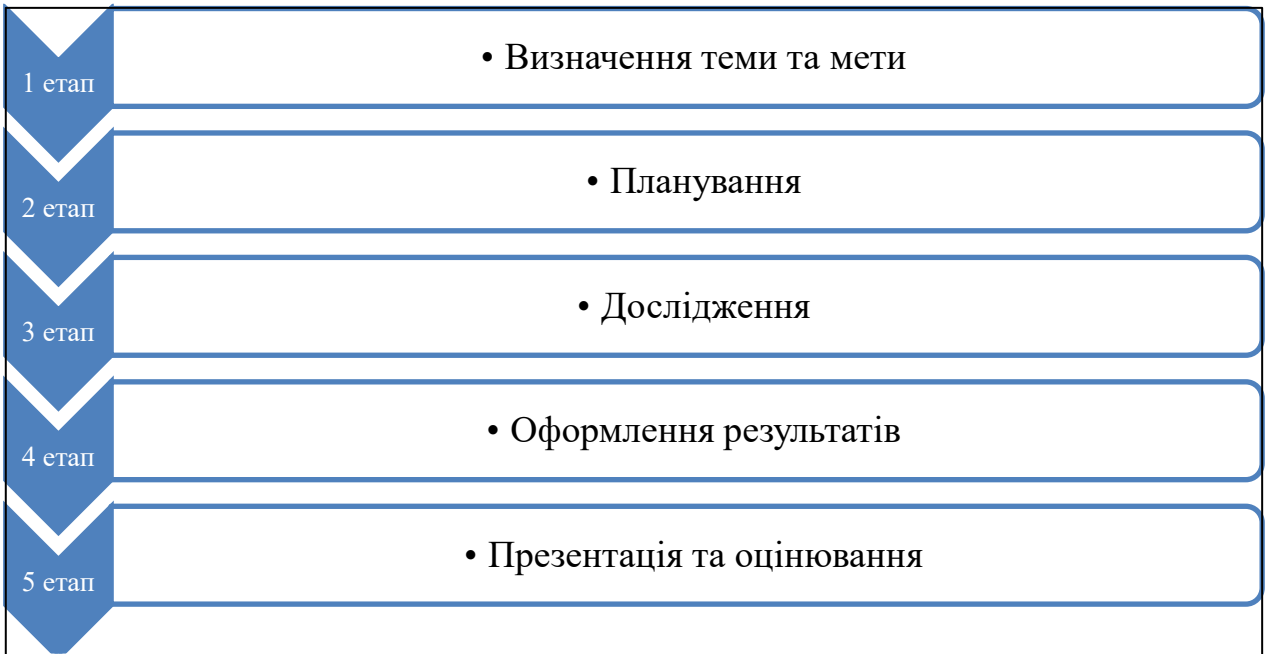


Рис. 1. Етапи організації проєктної діяльності на уроках географії (складено авторами за даними [3])

Третій етап є найтривалішим – учні здійснюють збір, аналіз та систематизацію географічної інформації. Методи дослідження включають: спостереження, аналіз картографічних матеріалів, роботу зі статистикою, польові вимірювання, опрацювання даних з відкритих джерел (Google Earth, Meteoblue, OpenStreetMap). Учні здійснюють власний аналіз і роблять висновки. Учитель контролює хід роботи та надає консультації.

На четвертому етапі учні створюють кінцевий продукт: презентацію, інтерактивну карту, буклет, відеоролик, макет або звіт-дослідження. Розвиваються інформаційно-комунікаційні компетентності через оформлення матеріалу, створення інфографіки, формулювання висновків.

Завершальний п’ятий етап – це презентація результатів, де учні демонструють свою роботу та відповідають на запитання. Формуються комунікативні навички та впевненість у собі. Оцінювання здійснюється за критеріями: змістовність, оригінальність, практична значущість, самостійність, командна взаємодія. Проводиться рефлексія здобутого досвіду.

Проєктна діяльність на уроках географії є дієвою формою організації навчання, що підвищує пізнавальну активність учнів і практичну спрямованість предмета. Використання даної методики організації проєктної діяльності на уроках географії перетворює традиційне засвоєння матеріалу на дослідницький процес, у якому школярі самостійно обирають тему, працюють у команді, аналізують інформацію та презентують результати.

Список використанних джерел:

1. *Kilpatrick W.H. The Project Method // Teachers College Record. – 1918. – P. 319–335. – URL: www.education-uk.org/documents/kilpatrick1918/index.html*
2. *Бугрій О.В. Проектна діяльність на уроках географії / О.В. Бугрій // Педагогіка вищої та середньої школи: зб. наук. праць / ред. кол.: В.К. Буряк, Л.В. Кондрашова, Г.Б. Штельмах, А.В. Козлов, В.О. Комаров. – Кривий Ріг, 2008. – Вип. 20. – С. 422–429. – URL: http://https://elibrary.kdpu.edu.ua/xmlui/handle/123456789/7423*
3. *Семенюк А.В. Використання методу проєктів на уроках географії в закладах загальної середньої освіти: кваліфікаційна робота магістра. – Луцьк: Волинський національний університет імені Лесі Українки, 2024. – 80 с. URL: https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/27215/1/Semenyuk_2024.pdf*
4. *Ковальов К.І., Нападовська Г.Ю. Метод проектів як засіб формування пізнавальної активності учнів у процесі вивчення географії // Географічні дослідження. – 2015. – Вип. 2(34). – С. 45–50. URL: https://gj.journal.kspu.edu/index.php/gj/article/view/144*

УДК 911.3

ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛУЧЕННЯ ІНОЗЕМНИХ ТРУДОВИХ МІГРАНТІВ ДО УКРАЇНИ: МОЖЛИВОСТІ ТА ВИКЛИКИ

Наталія Гусєва, Олександр Боднарюк

nataliya.guseva@karazin.ua, oleksandr.bodnariuk@student.karazin.ua

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Повномасштабна війна в Україні призвела до масштабних демографічних змін і значного скорочення трудових ресурсів. За оцінками міжнародних організацій, станом на кінець 2024 року близько 5,1 млн. українців перебували за кордоном як вимушені мігранти, ще 3,7 млн. залишалися внутрішньо переміщеними особами, що суттєво позначилося на структурі населення та працездатного контингенту [12]. Одночасно мобілізація, військові втрати та окупація територій призвели до критичного скорочення трудових ресурсів. За оцінками, в 2021-2023 роках чисельність робочої сили (віком 15-70 років) зменшилася на 16,8 %, а рівень зайнятості населення – на 15,5 % (з 11,5 млн. осіб у 2021 році до 9 млн. осіб у 2023 року, що відповідає втраті 2,5 млн. робочих місць) [5; 7]. Частка підприємств, які вважають нестачу робочої сили найважливішою проблемою, зросла з менш ніж 20 % у 2022 році до понад 60 % на кінець 2024 року. Представники українського бізнесу масово скаржаться на нестачу працівників, особливо у традиційно «чоловічих» галузях – важкій

© Гусєва Н., Боднарюк О., 2025

промисловості, будівництві, транспорті і логістиці, інженерії [5; 14]. Демографічна криза, яка через війну перетворилася на справжню демографічну катастрофу, підсилює ці тенденції. Населення України неухильно скорочується і стрімко старіє. Якщо перед повномасштабним вторгненням чисельність населення України складала 41,13 млн. осіб [3], то в 2024 році, за оцінками, на підконтрольних Україні територіях проживало близько 31 млн. осіб і ще близько 5 млн. – на тимчасово окупованих територіях [6]. За неофіційними даними, смертність в Україні майже втричі перевищує народжуваність (у 2024 році в Україні померло 495,1 тис. людей, тоді як народилося лише 176,1 тис. дітей [1]), а рівень народжуваності впав нижче 1,0 дитини в розрахунку на одну жінку репродуктивного віку, що є одним з найнижчих показників у світі [13]. Водночас спостерігається стрімке зростання частки людей старшого віку та підвищення диспропорцій у регіональному розподілі робочої сили. Регіональний аналіз демонструє високі показники вакансій на заході країни та високе безробіття на сході. Частка людей, які називають відсутність вакансій перешкодою для працевлаштування, на 18 % вища на сході, ніж у центрі країни. Чоловічі галузі, які відчувають найбільший дефіцит, також мають тенденцію концентруватися на сході. Це пояснюється як близькістю до фронту, так і втратою частини територій під окупацією [16].

В таких умовах український ринок праці зазнає гострого кадрового дефіциту, що загрожує темпам повоєнного відновлення та сталого розвитку держави. У відповідь на ці виклики підприємства вимушені залучати до роботи жінок на позиції, які раніше вважалися чоловічими, перенавчати персонал, активніше наймати молодь, людей старшого віку та людей з інвалідністю. Однак цих заходів недостатньо – наразі дедалі частіше лунають пропозиції щодо необхідності залучення іноземних трудових мігрантів до України. Без притоку молодого працездатного населення важко сподіватися на відновлення трудового потенціалу країни. Українські демографи прогнозують, що для компенсації втрат Україні знадобиться близько 300 тис. іммігрантів щорічно у найближчі роки [4; 10].

30 вересня 2024 року Кабінет Міністрів затвердив «Стратегію демографічного розвитку України до 2040 року», розроблену Міністерством соціальної політики за підтримки міжнародних партнерів. Стратегія визначає шість ключових цілей, у тому числі стратегічну ціль № 1 «Створення умов для міграційного приросту населення та зниження рівня відтоку українців за кордон» [7]. У листопаді 2024 року було затверджено план дій щодо операціоналізації Стратегії. Вперше в історії незалежної України «залучення мігрантів із числа іноземних громадян для задоволення потреб ринку праці, які неможливо задовольнити за рахунок внутрішніх ресурсів» [8] було визначено як одне з пріоритетних державних завдань, що свідчить про усвідомлення необхідності зовнішніх трудових ресурсів (рис. 1).

Міжнародна організація з міграції підтримує Уряд України в розробці та оновленні національних стратегій з міграції, демографії та зайнятості. Регулярні шляхи міграції визначені як ключовий компонент відновлення України, що дозволить вирішити проблему нестачі робочої сили та демографічні виклики. Хоча повернення українців з-за кордону, підтримка

жінок у виході на ринок праці та адаптація ВПО до потреб ринку праці залишаються критично важливими, вирішення поточного та майбутнього дефіциту робочої сили вимагатиме ширшого набору інструментів і стратегій, пов'язаних з імміграцією, зокрема іноземних трудових ресурсів.

Рис. 1. Заходи державної політики на 2024-2027 роки, спрямовані на залучення в Україну іноземних трудових мігрантів (побудовано авторами за [8])

Щодо іноземних студентів, які традиційно є потенційним джерелом висококваліфікованих кадрів, то за даними Єдиної державної електронної бази з питань освіти, на початку 2023 року в українських ЗВО здобували знання 51676 іноземних студентів (на 30 тис. менше, ніж до повномасштабної війни). Топ-десять країн походження іноземних студентів складають Індія, Марокко, Туркменістан, Азербайджан, Нігерія, Китай, Туреччина, Єгипет, Ізраїль,

Узбекистан [11]. Ця структура вказує на потенційні регіони для залучення трудових мігрантів.

Отже, залучення іноземних трудових мігрантів до України має потенціал:

- стати критичним чинником прискорення економічного відновлення. За оцінками Міністерства економіки, довкілля та сільського господарства України та Міжнародної організації праці, Україні потрібно від 4,5 до 8,6 млн. додаткових працівників протягом найближчих десяти років для досягнення цілей економічного зростання країни, зокрема цільового зростання ВВП на рівні 7 % [9]. Іноземні працівники здатні оперативно заповнити вакансії у пріоритетних сферах: будівництві, інженерії, агросекторі, логістиці, сфері обслуговування;
- частково пом'якшити демографічну кризу. Молоді працездатні мігранти, які інтегруються в українське суспільство, сприятимуть демографічній стабілізації та пом'якшенню процесів старіння населення. При створенні сприятливих умов для проживання частина мігрантів зможе залишитися на тривалий термін або перевезти до країни свої родини, що створить додатковий демографічний ресурс;
- сприяти збалансованому регіональному розвитку. У регіонах, які постраждали від бойових дій або втратили значну частину населення (зокрема схід і південь України), цілеспрямоване залучення трудових ресурсів дозволить активізувати місцеву економіку, відновити інфраструктуру та підвищити рівень зайнятості. Також мігранти можуть стати рушіями розвитку депресивних територій, де місцеве населення виїхало за кордон. Приклад деяких підприємств у Закарпатті, які не змогли закрити вакансії через нестачу працівників, демонструє, що в окремих локаціях вже існує попит на імпорт трудових ресурсів [17];
- посилити інтеграцію України до європейського простору. Узгодження нормативної бази із практиками ЄС, створення програм інтеграції та захисту прав мігрантів відповідає загальному курсу на соціальну модернізацію та гуманітарну відповідальність.

Потреба в залученні трудових мігрантів може мати чітко виражену географічну структуру. Ймовірно, найбільший попит на іноземну робочу силу буде у відбудовних проєктах сходу та півдня (будівельники, інженери), в промислових містах центральної України (кваліфіковані робітники, інженерно-технічні спеціалісти), а також у західних регіонах, де розмістилися евакуйовані підприємства та де традиційно багато місцевих мешканців працюють за кордоном.

В той же час слід зазначити, що процес залучення іноземних трудових мігрантів до України пов'язаний з рядом загроз і викликів. По-перше, ключовим бар'єром є складність правового та адміністративного регулювання. Нинішня система передбачає тривалі й малоефективні процедури отримання дозволів на працевлаштування, віз типу D та посвідок на тимчасове проживання. Приклад невдалої спроби працевлаштування групи працівників з Бангладешу в Закарпатській області у 2023 році ілюструє слабку координацію між органами влади та відсутність ефективної інфраструктури для залучення іноземців. Для зменшення цих бар'єрів необхідне спрощення процедур, створення цифрового

сервісу «єдиного вікна» для роботодавців, а також адаптація законодавства до потреб ринку праці [17].

По-друге, економічна привабливість України для трудових мігрантів є обмеженою. Внаслідок війни країна має відносно низький рівень зарплат і нестабільне безпекове середовище. У порівнянні з країнами ЄС, зокрема Польщею або Чехією, які активно залучають іноземців (у 2023 році Польща видала понад 275 тис. дозволів на роботу мігрантам з Азії та Латинської Америки [18]), Україна поки не може забезпечити схожі умови. Загалом кількість іноземців, офіційно працюючих у Польщі, на початок 2024 року перевищила 1,13 млн. осіб, що становить майже 7 % від усіх працівників країни. Основу цієї трудової імміграції все ще складають українці, білоруси та інші сусіди, проте стрімко зростає чисельність громадян далеких країн, зокрема, Колумбії, Індії, Непалу, Узбекистану тощо [15]. Польща приваблює їх порівняно ліберальною міграційною політикою, відносно легким доступом до працевлаштування та високим (у порівнянні з їхніми країнами походження) рівнем заробітків. Важливо, що іноземні працівники сприяють пом'якшенню проблеми старіння населення Польщі та нестачі робочих рук у певних секторах, зокрема, у будівництві, сільському господарстві, промисловому виробництві та сфері послуг. Поки тривають бойові дії або зберігається ризик обстрілів, частина потенційних трудових мігрантів розглядає Україну лише як транзитну територію [5].

По-третє, соціокультурні бар'єри також становлять значний виклик. Українське суспільство має обмежений досвід інтеграції іноземців, що може спричинити нерозуміння або упереджене ставлення до мігрантів з інших культурних контекстів. Мовний бар'єр, низький рівень підготовки громад до прийому працівників з інших країн, відсутність системних програм адаптації – все це ускладнює повноцінну інтеграцію приїжджих. Зважаючи на попередження експертів, актуальними залишаються й ризики нелегального працевлаштування або використання трудової міграції для прикриття небажаних елементів [2].

Отже, з огляду на глибокий демографічний спад, дефіцит кадрів та потреби повоєнного відновлення, Україна перебуває на етапі, коли залучення іноземних трудових мігрантів стає стратегічно необхідним. Попри наявні правові, економічні та соціокультурні бар'єри, потенційні вигоди – зростання економіки, стабілізація населення, розвиток регіонів – значною мірою переважають ризики. Ефективна державна політика має включати дерегуляцію процедур працевлаштування, створення інфраструктури для інтеграції, забезпечення гідних умов для працівників, а також суспільну комунікацію задля підтримки імміграційних ініціатив. У поєднанні з поверненням українців, розвитком освіти та інвестиціями в людський капітал, контрольована імміграція здатна стати рушієм стійкого відновлення та модернізації української економіки.

Список використаних джерел:

1. *Без реального втілення демографічної стратегії Україна ризикує і далі втрачати людський потенціал. Об'єднання організацій роботодавців України. 31.10.2025. URL: https://ooru.org.ua/media/news/bez-realnoho-vtilennia-demohrafichnoi-stratehii-ukraina-ryzykuie-i-dali-vtrachaty-liudskyi-potentsial*

2. *Вплив міграції на соціально-економічну ситуацію в Україні. Аналітична доповідь / За ред. В. Потапенка. Київ: НІСД, 2023. 33 с. DOI: 10.53679/NISS-analytrep.2023.01 URL: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2023-01/ad_mihratsia_gotove_03_01_2023.pdf*
3. *Державна служба статистики України. URL: https://ukrstat.gov.ua/*
4. *Іммігранти з третіх країн. Як Україна готується витримати демографічний удар? FORBES.UA. 19 травня 2024. URL: https://forbes.ua/money/immigranti-z-tretikh-krain-yak-ukraina-gotuetsya-vitrimati-demografichniy-udar-rozpovidae-nataliya-zaika-doslidnitsya-institutu-povedinkovikh-doslidzhen-v-american-university-kyiv-17052024-21213*
5. *Кризи робочої сили в Україні в умовах війни. Передові Правові Ініціативи. 09.10.2025. URL: https://ppi.international/bez-rubryky/kryzy-robochoyi-syly-v-ukrayini/*
6. *На підконтрольних Україні територіях проживає 31 млн людей. Центр економічної стратегії. 15 серпня 2024. URL: https://ces.org.ua/na-pidkontrolnih-ukra%D1%97ni-teritoriyah-prozhiva%D1%94-31-mln-lyudej/*
7. *Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2024 р. № 922-р «Про схвалення Стратегії демографічного розвитку України на період до 2040 року». Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/922-2024-%D1%80#Text*
8. *Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 листопада 2024 р. № 1091-р «Про затвердження плану заходів з реалізації у 2024-2027 роках Стратегії демографічного розвитку України на період до 2040 року». Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1091-2024-%D1%80#Text*
9. *Україні не вистачатиме 4,5 мільйона працівників для зростання економіки. УНІАН. 22.07.2024. URL: https://www.unian.ua/economics/other/ukrajini-ne-vistachatime-4-5-milyona-pracivnikiv-dlya-zrostannya-ekonomiki-minekonomiki-12704244.html*
10. *Україні потрібно буде залучати мінімум 300000 мігрантів щороку FORBES.UA. 25 вересня 2023. URL: https://forbes.ua/war-in-ukraine/35-mln-ukraintsiv-u-2033-mu-nadzvichayno-optimistichniy-stsenariy-sotsiologinya-ella-libanova-pro-veliki-problemi-z-demografieyu-v-ukraini-yaki-zarodilisya-shche-do-viyni-shcho-z-tsim-robiti-25092023-16201*
11. *Щоб зберегти іноземних студентів, виші розвивають академічну мобільність та програми подвійних дипломів. Голос України. 11 травня 2023. URL: https://www.golos.com.ua/article/370733*
12. *A global displacement crisis as the world abandons aid. Norwegian Refugee Council. URL: https://www.nrc.no/global-figures*
13. *Amid the war, Ukraine is facing a demographic crisis. UNFPA in Eastern Europe and Central Asia. 12 July 2024. URL: https://eeca.unfpa.org/en/news/amid-war-ukraine-facing-demographic-crisis*
14. *Monitoring Living Conditions in Ukraine. The World Bank Group. 2024. URL: https://thedocs.worldbank.org/en/doc/bf81d702093c4e7ce911cb00603d3fb9-0080012025/original/Listen-to-Ukraine-Update-2025.pdf*
15. *Number of foreign workers in Poland rises 6 % to 1.13 million. Notes from Poland. Jan 27, 2024. URL: https://notesfrompoland.com/2024/01/27/number-of-foreign-workers-in-poland-rises-6-to-1-13-million/*
16. *Unlocking Potential: Rebuilding Ukraine's Workforce at Home. Tony Blair Institute for Global Change. 10 July 2025. URL: https://institute.global/insights/geopolitics-and-security/unlocking-potential-rebuilding-ukraines-workforce-at-home*
17. *War-hit Ukrainian employers expand recruitment in South Asia. The Kyiv Independent. August 12, 2025. URL: https://kyivindependent.com/ukrainian-companies-are-recruiting-from-south-asia-amid-wartime-labor-shortages/*
18. *Work permits for Asians and Latin Americans in Poland rise fivefold to reach 275,000. Notes from Poland. May 20, 2024. URL: https://notesfrompoland.com/2024/05/20/work-permits-for-asians-and-latin-americans-in-poland-rise-fivefold-to-reach-275000/*

УДК 37.027.7[378]

ОСВІТНІ ВТРАТИ ПІД ЧАС ВІЙНИ В УКРАЇНІ: ВИКЛИКИ ДЛЯ ГЕОГРАФІЧНОЇ ОСВІТИ

Дар'я Венгрин, Вікторія Ступак
daria.venhryn@student.karazin.ua, viktoriia.stupak@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Пандемія COVID-19, що передувала початку повномасштабної війни, вже істотно порушила стабільність освітнього процесу в Україні. Війна спричинила поглиблення розриву між запланованими освітніми результатами та фактичним рівнем їх досягнення через ряд причин. Так за даними Міністерства освіти 4358 закладів освіти постраждали від бомбардувань та обстрілів, із них 400 було повністю зруйновано росією [4]. Масові атаки призводять до тривалих перебоїв з електропостачанням, що суттєво ускладнює онлайн-навчання. Крім того, вимушена міграція учнів і педагогів спричинила розрив навчального процесу та посилила нерівність доступу до якісної освіти. Тому дослідження освітніх втрат для України є актуальним та своєчасним.

Освітні втрати – це втрати результатів навчання здобувача/здобувачів освіти порівняно з очікуваними результатами, зазначених у навчальних програмах/освітніх стандартах [5]. Освітні втрати можуть бути спричинені як індивідуальними, так і структурними чинниками, зокрема масштабними надзвичайними ситуаціями, такими як війна, пандемія, вплив яких накладається на системні нерівності та вразливості. Антоніна Кендюхова та Ольга Шило визначають освітні втрати, як сукупність втрат навчальних, виховних і особистісних результатів, що виникають через порушення освітнього процесу [3]. Юлія Назаренко розглядає освітні втрати як довготривалий дефіцит знань, навичок і можливостей, спричинений надзвичайними ситуаціями, зокрема війною та пандемією [6].

Особливо гостро проблема освітніх втрат постає для здобувачів географічних спеціальностей, оскільки умови воєнного стану значно обмежують або унеможливлюють реалізацію практичної складової освітнього процесу. Географічна освіта базується на польових дослідженнях, лабораторних роботах, картографічних навичках та роботі з ГІС-технологіями, на жаль, усі ці компоненти вкрай складно повноцінно реалізувати в умовах дистанційного навчання, що призводить до зниження якості підготовки майбутніх фахівців і втрати практичних компетентностей, необхідних для професійної діяльності [8]. Викладачі харківського та чернівецького університетів теж занепокоєні тим, що студенти географічних спеціальностей втрачають життєво необхідні польові навички, адже вони важливі як для нинішньої ситуації (військовий контекст, аналіз ландшафту, ГІС), так і для поствоєнного відновлення (усунення екологічних наслідків, забруднення, кліматична адаптація) [2]. Саймон Хатчинсон та Попович Н.В. підкреслюють, що пандемія частково підготувала

© Венгрин Д., Ступак В., 2025

українську вищу освіту до онлайн-режиму, але географія та екологія залишаються вразливими через практичну спрямованість навчання [1].

У даному дослідженні був проведений аналіз освітніх втрат географічної галузі під час війни в Харківському національному університеті імені В.Н. Каразіна на факультеті геології, географії, рекреації та туризму. Харківська школа географів сформувала потужний науково-освітній осередок, який протягом двох століть розвивав фізичну географію, соціально-економічну географію, картографію, готуючи висококваліфікованих фахівців для всієї країни. Вивчення досвіду Харківської географічної школи дозволяє глибше осмислити зміни, що відбулися у системі географічної освіти України в умовах воєнного часу.

Проаналізувавши ситуацію на факультеті, було виокремлено шість основних видів освітніх втрат (рис. 1). Тривале онлайн навчання (спочатку пандемія COVID-19, згодом повномасштабна війна) призвело до фрагментарного засвоєння навчального матеріалу. Факультет функціонує в умовах безперервного дистанційного навчання протягом п’яти років, що призвело до появи випускників, які жодного разу не мали можливості фізично відвідати університет, працювати в лабораторіях чи взяти участь у польових практиках. Важливо зазначити, що формат дистанційного навчання, на жаль, є не стабільним. Внаслідок масованих ракетних обстрілів часто відсутні світло та інтернет-зв’язок, що перешкоджає освітньому процесу. Окрім цього дистанційне навчання значно ускладнює формування когнітивних навичок студентів, оскільки обмежує фізичну взаємодію, колективне обговорення матеріалів та можливість отримання швидкого зворотного зв'язку від викладача під час практичних завдань.

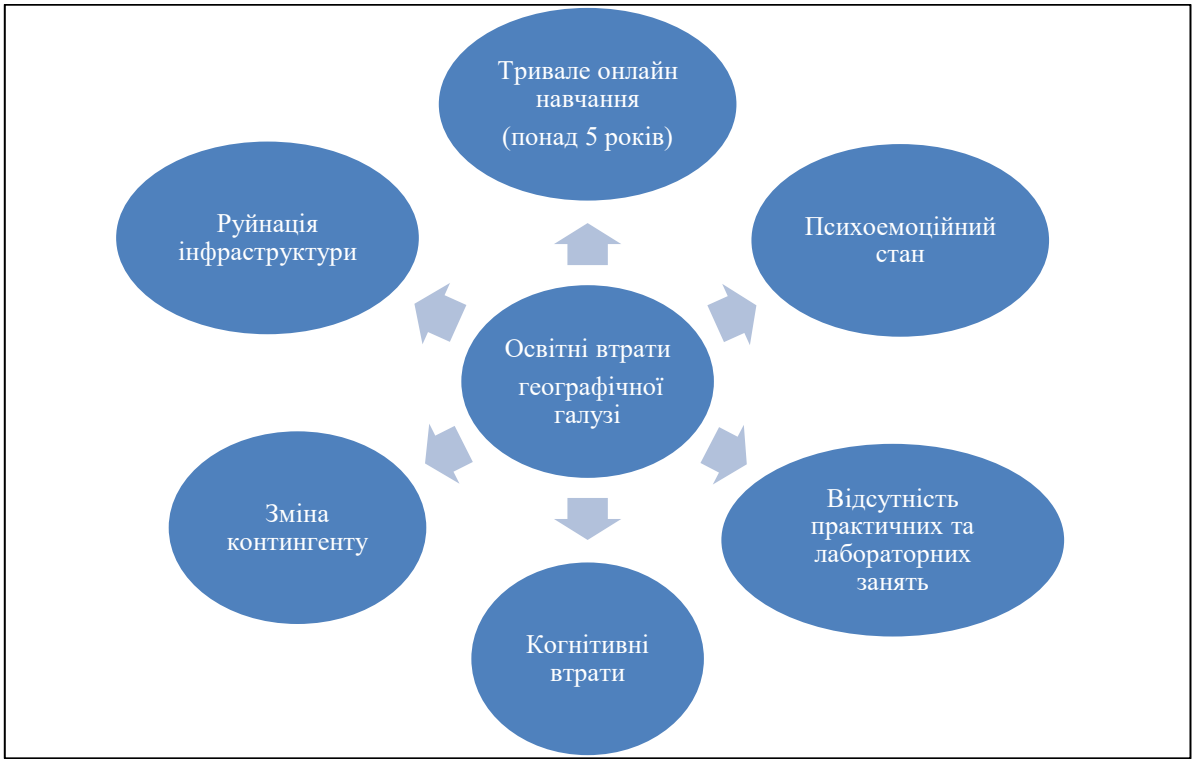


Рис. 1. Види освітніх втрат географічної галузі (складено авторами за даними [8])

Географічна освіта в Каразінському університеті вирізнялася потужною практичною підготовкою студентів. Зокрема, важливим елементом професійного становлення географів є організація літніх польових практик, які традиційно проводилися на навчальній базі в селі Гайдари, а також у Карпатах, Закарпатській, Запорізькій, Полтавській та Сумській областях. [8]. Відсутність такого виду робіт призводить до втрати важливих навичок роботи географа, таких як збір первинних даних, проведення вимірювань, ведення детального опису роботи, грамотна систематизація та аналіз даних, а також уміння працювати в команді.

Харків, як великий освітній центр, приймав студентів із різних регіонів України, але з початком повномасштабного вторгнення більша частина студентів була змушена емігрувати до центральних, західних областей країни та за кордон у пошуках безпеки, що призвело до серйозного скорочення контингенту здобувачів освіти. Окрім цього, внаслідок збройної агресії була пошкоджена та зруйнована значна частина інфраструктури університету. Керівництво закладу працює над відновленням матеріально-технічної бази та створенням безпечних і комфортних освітніх просторів для студентів і викладачів. Планується, що в другому семестрі 2025-2026 навчального року університет зможе частково запровадити змішану форму навчання.

Окрім цього, студенти та викладачі переживають травматичний досвід війни, що знижує мотивацію й продуктивність навчання. Для підтримки їхнього психологічного стану «Центр ментального здоров'я» Каразінського університету проводить тренінги, заходи зі зміцнення стійкості та надає безкоштовні консультації [9].

Війна в Україні спричинила кризу в системі географічної освіти, зумовивши масштабні освітні втрати, особливо в університетах прифронтових регіонів. Аналіз ситуації в Харківському національному університеті імені В. Н. Каразіна показав, що дистанційне навчання, яке триває вже п'ять років, руйнування освітньої інфраструктури, зменшення кількості студентів, їх значне емоційне виснаження, неможливість проведення практичних занять в очному форматі становлять загрозу для базової підготовки географів. Отримані результати можуть бути використані для розроблення стратегій мінімізації освітніх втрат і підвищення якості підготовки фахівців у поствоєнний період.

Список використаних джерел:

1. *Hutchinson S., Popovych N. (2023). The pandemic prepared Ukrainian HE well for a year of war. Times Higher Educatio. URL: https://www.timeshighereducation.com/blog/pandemic-prepared-ukrainian-he-well-year-war*
2. *Simon M. Hutchinson, Elizabeth R. Hurrell, Kateryna Borysenko, Vladyslav Popov, Dariia Kholiavchuk, Yana Popiuk (2024). Resilient education: The role of digital technology insupporting geographical education in Ukraine. https://doi.org/10.1111/tran.12728*
3. *Кендюхова А., Шило О. (2024). Проблема виникнення освітніх втрат та шляхи їх подолання в умовах війни. URL: https://znayshov.com/News/Details/pedahohichne_vydannia_pedahohichnyi_visnyk1_2024#google_vignette*
4. *Міністерство освіти України (2025). Освіта під загрозою. URL: https://saveschools.in.ua/*
5. *Мороз П. (2023). Comparative analysis of educational losses in wartime: Ukrainian and international experience. URL: https://lib.iitta.gov.ua/id/eprint/736452/1/%D0%9C%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B7_%D0%9F_Comparative_2023_w-174-177.pdf*

6. *Назаренко Ю. (2022). Освітні втрати: підходи до вимірювання та компенсації. URL: https://cedos.org.ua/wp-content/uploads/zapyska_osvitni-vtraty.pdf*
7. *Офіційний сайт факультету геології, географії, рекреації і туризму (2025). URL: https://geo.karazin.ua/*
8. *Сегіда К.Ю. (2023). Географічна освіта в умовах дистанційного навчання: виклики та перспективи. Проблеми безперервної географічної освіти і картографії, № 27, с. 108–110. DOI:10.24919/2308-4634.2022.271161*
9. *Центр ментального здоров'я університету Каразіна. URL: https://karazin.ua/universitet/structure/strukturni-pidrozdily/upravlinnia-sotsialnykh-osvitnikh-initsiatyv-ta-rozvytku-spi/psykholohichna-pidtrymka-studentiv-karazinskoho/*

УДК 911.3

КАРТОГРАФІЧНИЙ МЕТОД У НАВЧАННІ ГЕОГРАФІЇ В ЗАГАЛЬНООСВІТНІХ ЗАКЛАДАХ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ

Наталія Гусєва, Анна Іванова
nataliya.guseva@karazin.ua, anniv5820@gmail.com
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Картографічний метод традиційно є провідним у навчанні географії, оскільки географічна карта виступає основним інструментом пізнання просторової організації географічних явищ і процесів. Однак сучасний етап розвитку освіти характеризується кардинальною трансформацією картографічного методу під впливом цифрових технологій. Якщо ще два десятиліття тому робота з картами обмежувалася паперовими атласами та стінними картами, то сьогодні учні мають доступ до інтерактивних веб-карт, геоінформаційних систем, супутникових знімків у реальному часі та навігаційних додатків [1].

Метою даної статті є аналіз сучасних цифрових картографічних інструментів та визначення їхнього дидактичного потенціалу для навчання географії в загальноосвітніх закладах.

1. Онлайн-картографічні сервіси як базовий інструмент сучасного уроку географії

Google Maps та Google Earth стали найпоширенішими інструментами сучасної картографії в освіті. Їхня популярність зумовлена безкоштовним доступом, інтуїтивно зрозумілим інтерфейсом та широким функціоналом. Google Maps надає актуальні карти всіх регіонів світу з можливістю перегляду в режимі карти, супутникових знімків, рельєфу, вуличного огляду (Street View). Функціонал вимірювання відстаней, побудови маршрутів, перегляду панорам дозволяє вирішувати різноманітні навчальні завдання. Google Earth пропонує 3D-візуалізацію рельєфу, історичні знімки (зміни території в часі), тематичні шари (кліматичні зони, тектонічні плити тощо), віртуальні тури визначними місцями світу. Віртуальні подорожі та дослідження світу за допомогою Google Maps дають змогу школярам досліджувати світ у режимі реального часу [2-3].

© Гусєва Н., Іванова А., 2025

Дидактичний потенціал цих сервісів проявляється у кількох напрямках. По-перше, режим «Ландшафт» дає можливість вивчати географічні об'єкти в тривимірному просторі – гори, річкові долини, пустелі, узбережжя тощо. Школярі можуть порівнювати природні зони, досліджуючи, наприклад, чим гірські системи Карпат відрізняються від Гімалаїв, або вивчати зв'язок рельєфу та клімату, аналізуючи, як річкові долини впливають на розміщення сільського господарства чи міське планування.

По-друге, функція Street View дає можливість проведення віртуальних екскурсій, коли учні можуть «гуляти» вулицями міст або вивчати природні об'єкти через панорамні зображення. Наприклад, віртуальна екскурсія Великим китайським муром чи дослідження водоспадів Ігуасу дозволяють сформувати яскраві образні уявлення про географічні об'єкти без необхідності реальної подорожі [2].

По-третє, особливої уваги заслуговує інструмент Google Earth Timelapse, який надає унікальні можливості для вивчення історичних змін території. Школярі можуть побачити, як розширюються міста, вирубуються ліси чи тануть льодовики. Це дозволяє організувати дослідницьку діяльність з аналізу урбанізації (наприклад, як Київ розширив свої межі за останні 20 років) або вивчення екологічних проблем, зокрема впливу вирубки тропічних лісів на зміну клімату.

Серед основних переваг, які онлайн-картографічні сервіси надають вчителям та учням, слід відзначити:

- візуалізацію (супутникові знімки та інтерактивні мапи допомагають школярам краще зрозуміти географічні поняття);
- актуальність (учні працюють із реальними даними, що відображають сучасний стан об'єктів);
- інтерактивність (завдяки практичним завданням школярі краще засвоюють матеріал).

Google Earth на уроках географії робить навчання цікавим, інтерактивним та сучасним. Ці інструменти розкривають перед учнями величезний світ, спонукають досліджувати його в деталях та розуміти, як він змінюється [2].

Альтернативою комерційним сервісам є OpenStreetMap – проєкт відкритої картографії, створений спільнотою волонтерів. Для освітнього процесу важливими є можливість безкоштовного використання, надзвичайна деталізація багатьох територій та, що особливо цінно, можливість учнів долучитися до створення та редагування карт своєї місцевості через краудсорсинг. Така діяльність розвиває відповідальність, критичне мислення та розуміння процесу створення карт [6].

2. Навігаційні додатки як засіб формування практичних просторових компетентностей

Окрему групу цифрових картографічних інструментів становлять навігаційні додатки (Waze, 2GIS, Google Maps Navigation), які інтегрують картографічну інформацію з даними про трафік, громадський транспорт та об'єкти інфраструктури. Їхнє використання в навчальному процесі виходить за межі традиційної роботи з картами і формує практичні навички просторової орієнтації, розуміння транспортної доступності та оптимізації маршрутів.

Особливістю таких додатків, зокрема Waze, є соціальна навігація – дані оновлюються завдяки користувачам, що робить інформацію про дороги максимально актуальною з реальними попередженнями про небезпечні ситуації (ями, відкриті люки, вимкнені світлофори тощо) [7]. Це дозволяє учням не лише працювати з картографічною інформацією, а й розуміти динамічний характер просторових даних та роль користувачів у їхньому створенні.

3. Геоінформаційні системи: перехід від споживання до створення картографічної інформації

Якісно новий рівень роботи з просторовими даними представляють геоінформаційні системи (ГІС). На відміну від онлайн-сервісів, призначених переважно для перегляду готових карт, ГІС дозволяють не лише переглядати, а й аналізувати, моделювати та прогнозувати географічні явища. Це принципово змінює роль учня – з пасивного споживача картографічної інформації він стає її активним творцем та дослідником.

Для освітнього процесу найбільш придатними є дві платформи. ArcGIS Online (табл. 1) – хмарна платформа від компанії ESRI, що надає безкоштовні освітні ліцензії. Учні можуть створювати власні інтерактивні карти, проводити просторовий аналіз, будувати тематичні карти на основі статистичних даних і ділитися проєктами з однокласниками. Платформа містить готові навчальні модулі з географії, екології та урбаністики, що полегшує інтеграцію ГІС-технологій у навчальний процес.

QGIS – безкоштовна настільна ГІС з відкритим кодом – має складніший інтерфейс порівняно з ArcGIS Online, але надає потужні інструменти для професійного картографічного аналізу. Система підтримує роботу з різноманітними форматами даних (shapefiles, покриття ArcInfo, файли Mapinfo), дозволяє проводити ідентифікацію об’єктів, відображати атрибутивні таблиці та здійснювати експорт результатів. QGIS доцільно використовувати переважно в профільних класах та для проєктної діяльності [5].

Окремо слід зазначити картографічні платформи, спеціально розроблені для освітніх цілей (табл. 1).

Таблиця 1

Картографічні платформи, спеціально розроблені для освітніх цілей
(складено авторами)

Картографічна платформа	Короткий огляд
National Geographic MapMaker	Онлайн-платформа, створена для шкіл та університетів, що дозволяє працювати з готовими тематичними шарами та створювати власні карти. MapMaker містить високоякісні дані про клімат, рельєф, біоми, тектоніку, урбанізацію, демографію. Інструмент підтримує інтерактивні шари й аналітичні інструменти для вимірювання відстаней, площ та створення простих картографічних моделей. MapMaker надає вчителям та учням ретельно підібрані, орієнтовані на стандарти, натхненні National Geographic Explorer карти, дані та завдання для багатьох предметів і класів. Розроблений спеціально для вчителів та учнів, MapMaker є безкоштовним, працює на легких пристроях, таких як планшети та ноутбуки, і не вимагає входу в систему. MapMaker покликана допомогти учням розвинути навички просторового мислення та знання про світ, досліджуючи інтерактивні карти [16].

Exploring With GIS (National Geographic and ESRI)	Спільний проєкт National Geographic та ESRI. Мета – розповідати історії про дослідників National Geographic, які використовують GIS для пізнання світу. Місія – прославляти географію та надихати нове покоління цифрових дослідників [15].
ArcGIS Online (ESRI)	хмарна ГІС-платформа компанії ESRI, яка забезпечує створення веб-карт, збереження та управління просторовими шарами, публікацію картографічних додатків і проведення базового просторового аналізу. У контексті освіти ArcGIS Online виступає базовою платформою, що поєднує низку спеціалізованих інструментів: ArcGIS Survey123 (збір польових геоданих і геоопитування), ArcGIS Dashboards (візуалізація показників та інтерактивні панелі моніторингу), ArcGIS Experience Builder (конструювання веб-застосунків на основі карт без програмування) та ArcGIS Field Maps (мобільний збір даних у полі). Платформа широко використовується у STEM-освіті, оскільки навчає учнів базовим навичкам просторового аналізу, необхідним для географії, екології, урбаністики, планування та економічної географії [8].
ArcGIS for Schools / ArcGIS for Students / ArcGIS for Higher Education (ESRI)	Офіційні освітні ініціативи компанії ESRI, які надають навчальним закладам безкоштовний доступ до ArcGIS Online та базових модулів ArcGIS, а також методичну підтримку. Потужні інструменти: • тип користувача Professional Plus, що включає ArcGIS Pro Advanced, модулі-розширення та десятки готових до використання застосунків; • оновлення програмного забезпечення (регулярний доступ до всіх нових версій і виправлень); • 1000 сервісних кредитів (для зберігання даних, доступу до преміальних наборів даних, геокодування та просторового аналізу); • доступ до ArcGIS Living Atlas of the World (карт і даних, у тому числі базових наборів ESRI, що охоплюють тисячі тематичних напрямів); • підтримка встановлення (технічна допомога під час інсталяції програмного забезпечення); • необмежений доступ до курсів у власному темпі (на платформі ESRI TRAINING – повна колекція самостійних онлайн-курсів) [13].
ArcGIS StoryMaps (ESRI)	Сервіс створення «картографічних історій» – інтерактивних презентацій чи цифрових історій, що поєднують карти, 3D-сцени, дані, відео, фотографії, текст, аудіо тощо. Експрес-карти, унікальні для ArcGIS StoryMaps, дозволяють створювати власні карти, які є художньо виразними та інформативними. Використовується у школах для проєктних робіт, інтеграції карт у дослідницькі завдання, створення цифрових портфоліо. Учні можуть розробляти власні географічні дослідження, підсилюючи їх інтерактивною картографічною візуалізацією. Також можна використовувати свої існуючі веб-карти та веб-сцени ArcGIS, створювати нові карти, використовуючи демографічні дані та дані про спосіб життя від ESRI, або вибирати з добірки готових до використання карт з ArcGIS Living Atlas of the World [9].
GeoGebra Geography	GeoGebra – це динамічне математичне програмне забезпечення, що підтримує освіту в галузі науки, технологій, інженерії і математики (STEM) та інновації у викладанні і навчанні в усьому світі. GeoGebra об’єднує геометрію, алгебру, електронні таблиці, графіки, статистику та обчислення в одному двигуні. Крім того, GeoGebra пропонує онлайн-платформу з понад 1 млн. безкоштовних ресурсів для навчання. Цими ресурсами можна легко ділитися через платформу для співпраці GeoGebra Classroom, де можна відстежувати прогрес учнів у режимі реального часу [11]. GeoGebra Geography – спеціалізований модуль GeoGebra, який дає

	можливість вивчати рельєф, масштаби, координати, картометрію. Хоча можливості просторового аналізу обмежені, платформа зручна для пояснення базових понять картографії та формування практичних навичок роботи з вимірюваннями на картах [12].
NASA Worldview	Платформа високої деталізації, що надає відкритий доступ до супутникових даних NASA. В освітніх цілях використовується для: • спостереження природних явищ у режимі майже реального часу; • вивчення опадів, температури, пожеж, вулканізму; • аналізу глобальних екологічних змін. Платформа активно інтегрується в шкільні STEM-проєкти, особливо у темах клімату й природних ризиків [14].
TeachOSM (OpenStreetMap Education)	Освітній проєкт спільноти OpenStreetMap, заснований у 2016 році. Мета TeachOSM – надати можливість і підтримку освітянам усіх рівнів щодо інтегрування відкритих картографічних технологій та екосистеми інструментів OpenStreetMap у навчальний процес. Учні можуть брати участь у реальних краудсорсингових проєктах, створюючи дані для гуманітарних або міських ініціатив [17]

Сьогодні ГІС є одним з найбільш популярних і корисних інструментів у наукових дослідженнях. ГІС – це не просто одна з сучасних інформаційних технологій. Вона допомагає сформувати в людей новий погляд на світ, що забезпечує його комплексне сприйняття і краще розуміння взаємозв'язків між його складниками. Це прогресивний спосіб мислення, спосіб пізнання навколишнього світу, інструмент, що сприяє перебудові нашого світогляду. Компанія ESRI приділяє підвищену увагу популяризації ГІС та впровадженню географічного мислення в навчальний процес [4], зокрема через ESRI Education – офіційний освітній портал, який забезпечує доступ до всіх основних інструментів компанії, навчальних ресурсів та освітніх програм, підтримуючи використання ГІС у школах та закладах середньої освіти, університетах та наукових установах, освітніх проєктах, адміністративних структурах у сфері освіти. Головний меседж порталу: «GIS improves teaching, learning, research, and administration» («ГІС покращує викладання, навчання, дослідження та управління») [10]. ESRI Education включає:

- доступ до основних картографічних платформ ESRI (ArcGIS Online, ArcGIS Pro, ArcGIS StoryMaps тощо);
- освітні ліцензії та програми (ArcGIS for Schools Bundle (безкоштовно для шкіл у багатьох країнах), ArcGIS for Students, ArcGIS for Higher Education);
- навчальні курси (понад 500 курсів на ESRI TRAINING, самостійні курси та мікрокурси, курси з картографії, ГІС-аналізу, дистанційного зондування);
- методичні матеріали (уроки, навчальні модулі, сценарії для викладання (lesson plans), приклади студентських проєктів);
- доступ до ArcGIS Living Atlas – найбільшої у світі колекції затверджених даних, карт і шарів [10].

4. Дистанційне зондування Землі: робота з первинними джерелами просторової інформації

Найвищий рівень залучення учнів до роботи з картографічною інформацією досягається через використання даних дистанційного зондування Землі. Програми Landsat, Sentinel та MODIS надають безкоштовний доступ до супутникових знімків через платформи USGS Earth Explorer та Copernicus Open Access Hub, які дозволяють завантажувати знімки різних періодів.

Практичне застосування супутникових даних включає моніторинг змін лісового покриву, урбанізації, сільськогосподарського використання земель та природних катастроф. Учні вчаться інтерпретувати мультиспектральні знімки, розрізняти типи земної поверхні за спектральною сигнатурою та відстежувати динаміку змін. Така робота формує навички критичного аналізу первинних джерел просторової інформації та розуміння методів їхнього отримання.

Картографічний метод має всі властивості наукового методу: чітко окреслене коло завдань, суворо визначені технічні прийоми, надійність та економічність в отриманні достовірних результатів. При цьому важливою властивістю методу є здатність до постійного розвитку і вдосконалення. Сучасний етап характеризується удосконаленням технічної бази методу із застосуванням комп'ютерних технологій та розробкою прийомів математичного аналізу з використанням комп'ютерних алгоритмів [4].

Таким чином, картографічна компетентність є однією з ключових складових освітніх компетентностей, які набуваються учнями під час вивчення географії. В умовах сучасної глобалізації, стрімкої цифровізації різноманітних видів людської діяльності та збільшення мобільності суспільства картографічна компетентність стає важливим елементом загальної культурної компетентності.

Проведений аналіз дозволяє виділити чотири рівні роботи з цифровими картографічними інструментами: базовий (онлайн-сервіси для перегляду готових карт), прикладний (навігаційні додатки для формування практичних навичок), аналітичний (ГІС для створення й аналізу просторових даних) та дослідницький (робота з даними дистанційного зондування). Поетапне освоєння цих рівнів забезпечує формування комплексної картографічної компетентності, що відповідає вимогам сучасного інформаційного суспільства. У зв'язку з цим виникає необхідність подальшого вдосконалення методичних підходів до роботи з картографічними матеріалами, що включає формування комплексу знань і практичних навичок взаємодії з різнотипними картографічними продуктами на уроках географії.

Список використаних джерел:

1. *Безуглий В.В., Лисичарова Г.О. Особливості формування картографічної компетентності учнів 10-х класів засобами підручника географії. Вісник університету імені Альфреда Нобеля. Серія «Педагогіка і психологія». Педагогічні науки. 2021. № 2 (22). С. 85-92. URL: https://pedpsy.duan.edu.ua/images/PDF/2021/2/11.pdf*
2. *Використання Google Maps та Google Earth у викладанні географії: можливості та ідеї для уроків. ВИДАВНИЦТВО РАНОК. 17.12.2024. URL: https://ranok-portal.com.ua/publikatsii/vykorystannya-google-maps-ta-google-earth-u-vykladanni-geografiyi-mozhlyvosti-ta-ideyi-dlya-urokiv/*
3. *Використання Google Карт та Google Планета Земля. Посібник з цифрової історії. URL: https://share.google/1pocKwS6wpkskmRWZ*
4. *Дудун Т.В., Тітова С.В. Географічні карти та картографічний метод дослідження (1 том – Географічні карти, 2 том – Картографічний метод дослідження). Упоряд.*

С.В. Тітова. Київ, 2017. 150 с. URL: https://geo.knu.ua/wp-content/uploads/2021/06/kmd_2_tom_titova_dudun.pdf
5. *Часковський О., Андрейчук Ю., Ямелинець Т. Застосування ГІС у природоохоронній справі на прикладі відкритої програми QGIS: навчальний посібник. Львів: ЛНУ ім. Івана Франка, Вид-во Простір-М, 2021. 228 с.* URL: http://elib.chdtu.edu.ua/e-books/4017
6. *Що таке OpenStreetMap? Ласкаво просимо до OpenStreetMap.* URL: https://welcome.openstreetmap.org/uk/what-is-openstreetmap/
7. *Як навігаційні додатки (Waze, Apple Maps, Google Maps) збільшують затори на дорогах TECHTODAY. 12 серпня 2023.* URL: https://techtoday.in.ua/reviews/yak-navigatsijni-dodatky-waze-apple-maps-google-maps-zbilshuyut-zatory-na-dorogah-163257.html
8. *ArcGIS Online. A complete software as a service for your mapping and analysis workflows. ESRI.* URL: https://www.esri.com/en-us/arcgis/products/arcgis-online/overview
9. *ArcGIS StoryMaps. Included with ArcGIS user types. ESRI.* URL: https://www.esri.com/en-us/arcgis/products/arcgis-storymaps/overview
10. *Education. GIS improves teaching, learning, research, and administration. ESRI.* URL: https://www.esri.com/en-us/industries/education/overview
11. *GeoGebra.* URL: https://www.geogebra.org/
12. *Geography. GeoGebra.* URL: https://www.geogebra.org/m/mYce6B4t
13. *Join the GIS Generation with ArcGIS for Student Use. ESRI.* URL: https://www.esri.com/en-us/arcgis/products/arcgis-for-student-use/overview
14. *NASA Worldview.* URL: https://worldview.earthdata.nasa.gov
15. *National Geographic and Esri. Exploring with GIS. ESRI.* URL: https://www.esri.com/en-us/about/national-geographic
16. *National Geographic MapMaker. ESRI.* URL: https://www.esri.com/en-us/industries/k-12-education/mapmaker
17. *TeachOSM.* URL: https://teachosm.org/

УДК 911.3

МІГРАЦІЙНА ПОВЕДІНКА ТА СОЦІОГУМАНІТАРНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ПІД ЧАС ВІЙНИ: ГЛОБАЛЬНИЙ КОНТЕКСТ І УКРАЇНСЬКА СПЕЦИФІКА

Наталія Довгань
nataliia_koroma@knu.ua
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

Міграція у публічних дискусіях зазвичай постає як стихійний потік «із бідних до багатих», що нібито розхитує економіки та загрожує культурній тяглості приймаючих суспільств. Емпіричні дані суттєво коригують цю картину. Глобальна мобільність набагато частіше має регіональний характер: люди переїжджають туди, де є близькі мовні, культурні та економічні умови, де соціальні мережі підтримки вже сформовані, а поріг входу нижчий [5]. Власне, мапа сучасної міграції радше нагадує густу мережу коротких і середніх «плечей» між сусідніми країнами, ніж кілька довгих артерій у напрямі Північної Атлантики. Така «коротка» мобільність віддзеркалює прагматичні мотиви домогосподарств: мінімізувати витрати та ризики, водночас

© Довгань Н., 2025

максимально використати можливості ринку праці та горизонт соціальної інтеграції.

Існує стійкий міф про «натовп мігрантів», який начебто стрімко зростає і «переповнює» європейські країни. Соціальна психологія давно описала механізми, що спричиняють завищені оцінки чисельності «видимих» груп: люди схильні запам'ятовувати яскраві медійні сюжети і переносити їх на загальну картину [1]. Відрив сприйняття від статистики стає живильним середовищем для поляризаційних наративів і ускладнює раціональний діалог щодо політики інтеграції. Тим часом об'єктивні показники свідчать: частка іммігрантів у більшості держав далека від уявних величин, а динаміка змін рідко буває «вибуховою» – радше вона хвилеподібна та залежить від циклів ринку праці, криз і конфліктів у суміжних регіонах [3].

Економічний вимір також вимагає переоцінки. Коли йдеться про «вартість» міграції, за кадром часто лишається колосальний ресурс грошових переказів. Ремітанси (англ. *remittances*) — це **фінансові потоки**, які мігранти, що працюють або проживають за кордоном, відправляють назад до своєї країни походження або до своєї домашньої громади. Власне, це «народна» допомога розвитку, що напряму потрапляє до сімей у країнах походження, минаючи громіздкі бюрократичні ланцюги [3]. Для мільйонів домогосподарств це – оплата освіти, лікування, житла, малого бізнесу, тобто інвестиції в людський капітал і локальну економіку. Водночас високі потенційні виграші породжують тіньовий ринок посередництва, де зароджується експлуатація: завищені рекрутингові збори, боргові зобов'язання та ненадійні канали працевлаштування. Таким чином, міграція поєднує у собі можливість соціального стрибка та ризик потрапляння в пастку вразливості – а завдання політики полягає в тому, щоб зменшити транзакційні витрати і підвищити захищеність людей на всіх етапах мобільності [1].

Крім фінансових переказів, у соціологічному дискурсі існує поняття соціальних ремітансів (*social remittances*). Цей термін використовується для позначення «ідей, практик, ідентичностей та соціального капіталу, які течуть із приймаючої спільноти до спільноти країни, що відправляє мігрантів» [5]. Наприклад, це може бути зміна релігійного життя в рідній громаді під впливом іммігрантського релігійного життя.

Європейська міграційна політика останніх років демонструє ще одну важливу тенденцію – сек'юритизацію. Питання контролю кордонів і «винесення назовні» процедур стримування потоків через угоди з країнами-партнерами формують нову логіку врядування мобільністю: головний акцент зміщується з гуманітарної допомоги «на березі» до запобігання переміщенням «у джерелі» [2]. Це породжує складні етичні та правові дилеми, але й виявляє прагматичний консенсус держав щодо пріоритету безпеки. Для науковців і практиків це означає потребу мислити політику міграції не як набір «соціальних» інструментів, а як елемент широкої геополітичної архітектури.

Український досвід війни накладає на глобальні сюжети власну оптику. Внутрішня міграція стала однією з найбільших соціальних подій новітньої історії країни [3]. Вимушене переміщення – це не лише облік чисельності ВПО, а трансформація цілих життєвих світів: руйнуються локальні мережі довіри,

втрачається житло і робота, змінюються повсякденні маркери безпеки і належності. Водночас саме у кризі проявилися несподівані джерела стійкості. Муніципальні сервіси, насамперед центри надання адміністративних послуг, продемонстрували спроможність швидко адаптуватися, а громадські ініціативи – здатність заповнювати прогалини там, де держава обмежена ресурсами чи регуляціями.

Волонтерський рух перетворився на інфраструктуру взаємодопомоги, яка одночасно мобілізує ресурси, продукує довіру і формує нові громадянські компетентності [4]. Це не короткочасний сплеск активізму, а довгий процес інституціалізації солідарності: від зборів коштів у соціальних мережах до складних логістичних операцій, закупівель, виробництва, навчання. Важливо, що така горизонтальна активність співіснує з індивідуалістичним зростанням – підвищенням особистої агентності, підприємливості, готовністю брати відповідальність за власні траєкторії. На перетині цих двох рухів – солідарності та самозайнятості – народжується нова культура дії, яка підживлює як фронт, так і тил.

Разом із тим війна загострила старі й оголила нові нерівності. Ринок праці дедалі більше фрагментується: нестандартна зайнятість, короткі контракти, гнучкі, але вразливі форми доходу підривають відчуття довгострокової стабільності. До цього додаються цифрові та територіальні розриви: від доступу до швидкісного інтернету і цифрових послуг до різниці у якості шкіл, медицини й транспортної інфраструктури між регіонами [2]. Гендерний вимір також потребує постійної уваги – від участі жінок у ринку праці та політиці до протидії насильству і забезпечення рівного доступу до ресурсів відновлення.

Психологічний вимір війни поглиблює і ускладнює всі інші. Травма змінює структури релевантності – те, що вчора здавалося фоновим, стає життєво важливим; старі маршрути замінюються на «карти безпеки», випадкові місця – на вузли пам’яті. Досвід «повернення додому» – і для ветеранів, і для переселенців – є не стільки географічним, скільки екзистенційним завданням: віднайти нові способи бути у світі, повернути собі контроль над часом і простором. Тут гуманітарна політика перетинається з урбаністикою, культурним менеджментом, освітою і соціальною роботою, утворюючи «екосистему відновлення».

Освіта в цій екосистемі – не периферія, а ядро. Швидкий перехід до змішаного навчання, розгортання онлайн-курсів, відкритих освітніх ресурсів, із одного боку, розширив доступ до знань, а з іншого – загострив питання доброчесності, якості й рівності можливостей [4]. Від того, як академічні інституції впораються з викликами плагіату, нерівного доступу та кадрового виснаження, залежить здатність суспільства продукувати компетентності, необхідні для відбудови: інженерні навички, соціальна робота, медіаграмотність, управління проектами.

Звідси постає логіка політики, яка зшиває, а не розпорошує зусилля. Міграційне врядування має зменшувати транзакційні витрати для трудових мігрантів і одночасно перетворювати ремітанси на ресурс місцевого розвитку. Інтеграція ВПО вимагає не тільки житла і роботи, а й формування нових спільнот належності – через муніципальні сервіси, громадські простори,

культурні програми. Ринок праці потребує антипрекарних стандартів та масових програм перекваліфікації, з фокусом на цифрові компетентності. Психологічне відновлення – це системні, довгі програми, вбудовані у школи, університети, громади, ветеранські ініціативи. Освіта, зрештою, повинна стати «перехрестям» цих політик – місцем, де виробляються навички співпраці, критичного мислення і лідерства.

Попри масштаб руйнувань, українське суспільство демонструє рідкісну комбінацію твердості та гнучкості. Твердості – у відстоюванні базових цінностей і готовності нести колективні витрати. Гнучкості – у здатності швидко перебудовуватися, шукати нестандартні рішення, розширювати горизонти співпраці. У глобальному дзеркалі міграції цей досвід читається як урок для Європи: мобільність – не загроза, якщо існують інституції довіри; солідарність – не риторика, якщо вона інституціалізована; безпека – не лише кордон, а насамперед людський капітал, який уміє вчитися, адаптуватися і творити [3, 5].

Відбудова після війни не може бути суто інженерною. Це проект соціального переписування «правил гри», де міграція, освіта, медіа, ментальне здоров'я і місцевий розвиток взаємопов'язані. Коли політики, університети, громади та бізнес починають діяти як коаліція, тоді травма поступово перетворюється на ресурс – пам'ять стає джерелом моральної енергії, а солідарність – механізмом розвитку. Саме так вибудовується новий суспільний договір, здатний одночасно зберігати гідність і відкривати майбутнє.

Список використаних джерел:

1. *Brettell, C.B., & Hollifield, J.F. (Eds.). (2015). Migration theory: Talking across disciplines (3rd ed.). Routledge. https://files.znu.edu.ua/files/Bibliobooks/Inshi66/0048931.pdf*
2. *Brusylovska, O., Erdoğan, S., & Irrera, D. (Eds.). (2024). Multidimensional regionalism in the Mediterranean: Actors and challenges. Astroprint. http://liber.onu.edu.ua/pdf/Multidimensional_regionalism_2024.pdf*
3. *World Bank. (2019, September). Leveraging economic migration for development: A briefing for the World Bank Board [Policy brief]. The World Bank. https://documents1.worldbank.org/curated/en/461021574155945177/pdf/Leveraging-Economic-Migration-for-Development-A-Briefing-for-the-World-Bank-Board.pdf*
4. *T.I.M.E. Association. (2021, April). International student mobility report. https://timeassociation.org/wp-content/uploads/2021/10/TIME_Association_International_Mobility_Report.pdf*
5. *Rahman M. (2021, October). Impression of Globalisation on International Migration. International Journal of Research Publication and Reviews. Vol. 2, no. 10, pp. 1004-1011. https://ijrpr.com/uploads/V2ISSUE10/IJRPR1608.pdf*

УДК 911.3

НІМЕЧЧИНА В ВИМУШЕНИХ МІГРАЦІЯХ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ

Наталія Гусєва, Данило Нечай
nataliya.guseva@karazin.ua, dnecaj9@gmail.com
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Повномасштабна війна Росії проти України, розпочата 24 лютого 2022 року, спричинила одну з найбільших міграційних криз в Європі з часів Другої світової війни. Станом на листопад 2025 року 5,88 млн. українців перебувають за кордоном як вимушені мігранти (без урахування Росії), причому понад 90 % з них зосереджені в європейських країнах – 5,33 млн. осіб [10]. Німеччина посідає ключове місце в цій системі, оскільки є найбільшою країною-реципієнтом українських біженців (рис. 1-2).

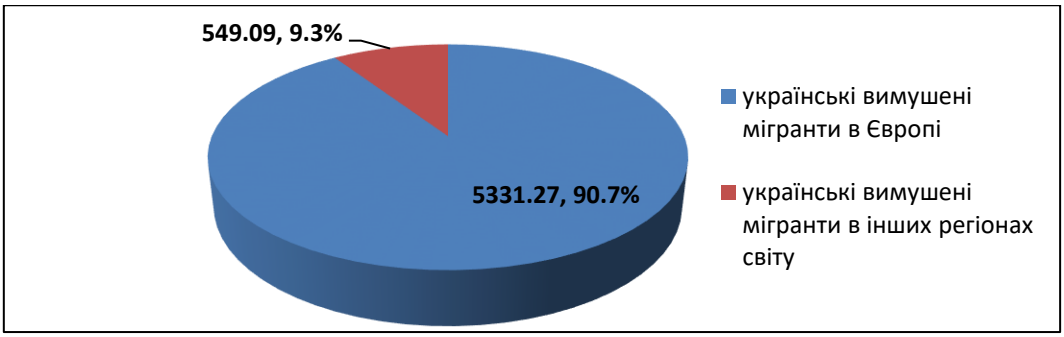


Рис. 1. Структура вимушених мігрантів з України за регіонами світу станом на листопад 2025 року, тис. осіб (побудовано авторами за [10])

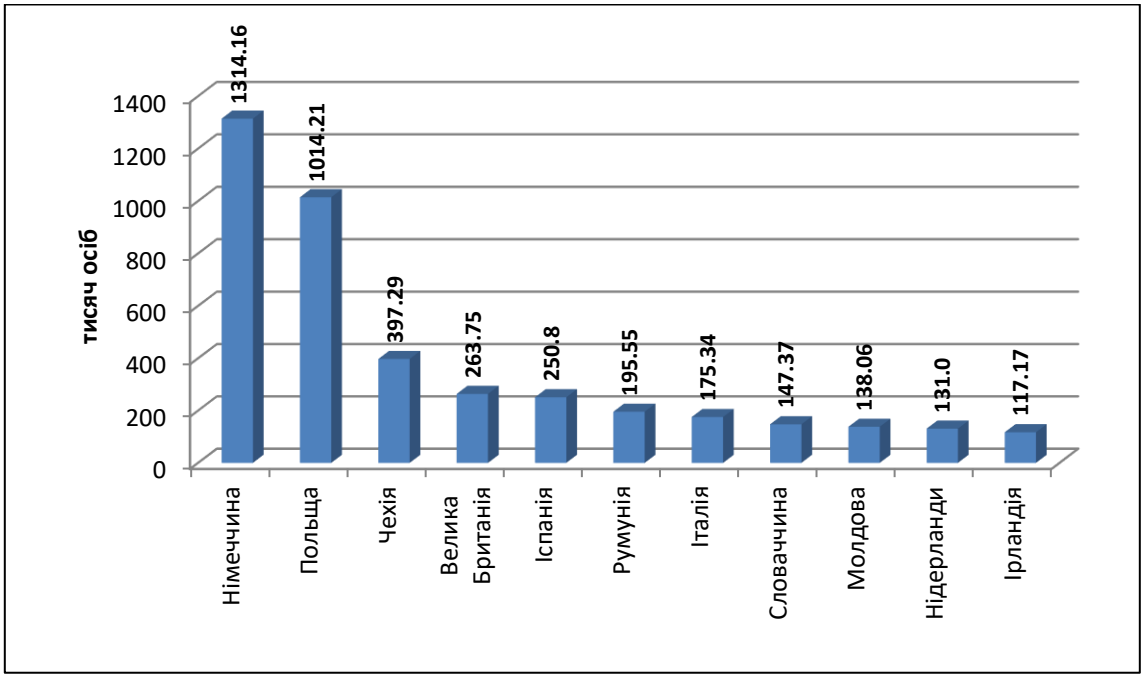


Рис. 2. Європейські країни, які прийняли найбільшу кількість українських вимушених мігрантів у 2022-2025 роках (побудовано авторами за [10])

© Гусєва Н., Нечай Д., 2025

В динаміці міграцій українських біженців у Німеччині можна умовно виділити декілька періодів (рис. 3-4).

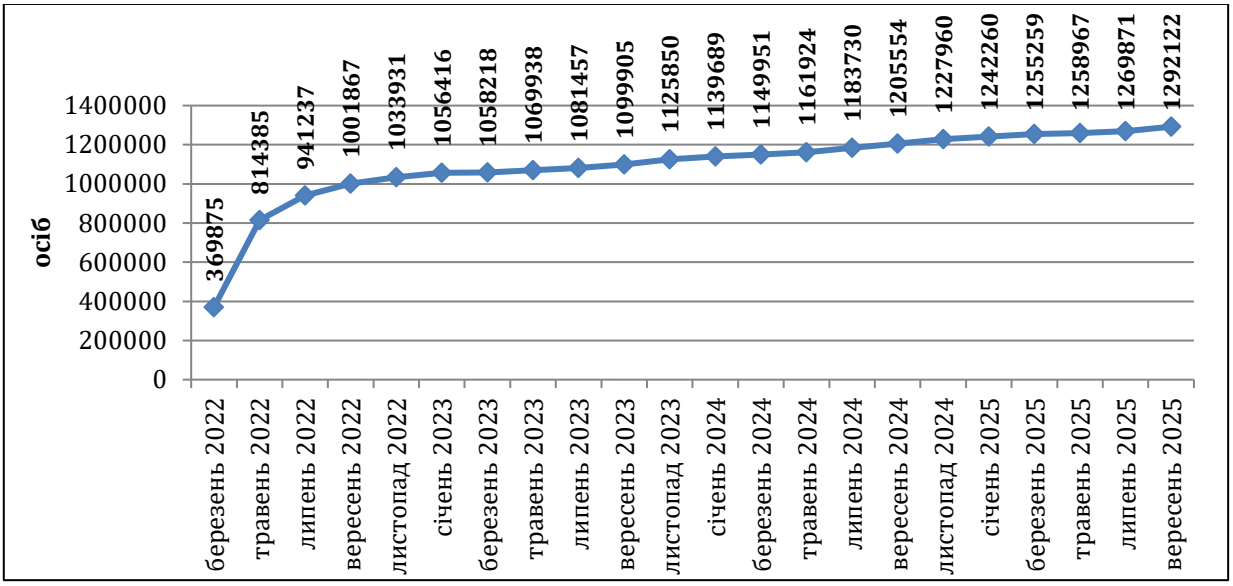


Рис. 3. Динаміка чисельності українських вимушених мігрантів у Німеччині, 2022-2025 роки (побудовано авторами за [5])

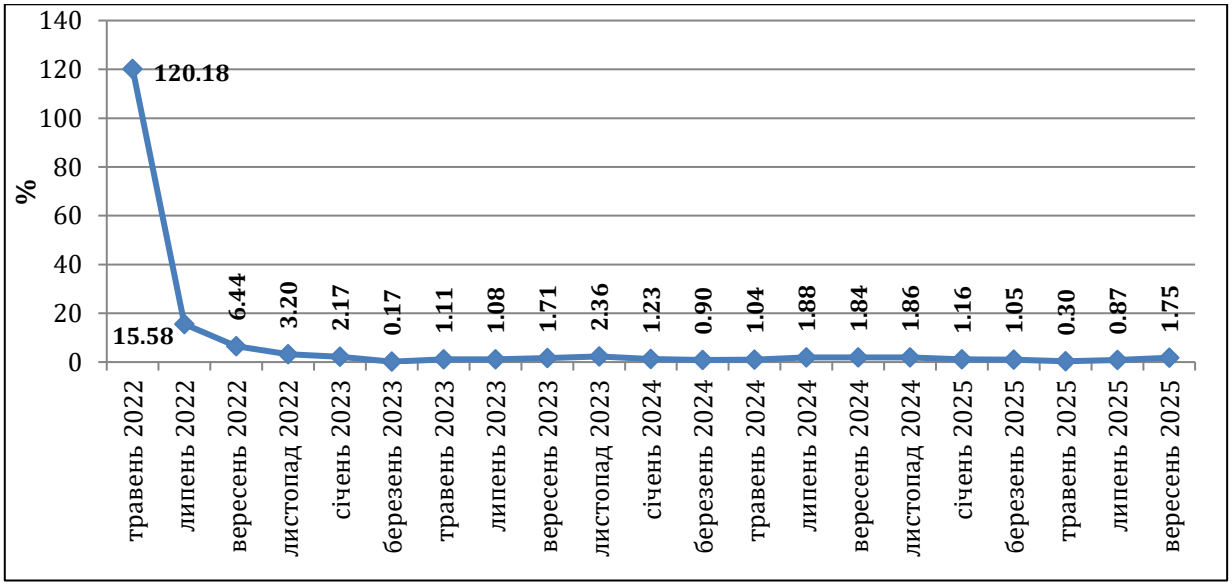


Рис. 4. Динаміка темпів приросту чисельності українських вимушених мігрантів у Німеччині, 2022-2025 роки (обраховано і побудовано авторами за [5])

Початковий період (лютий – травень 2022 року). За даними Федерального статистичного відомства Німеччини (Statistisches Bundesamt), у 2022 році в країну прибуло близько 1,1 млн. українців. До 6 березня 2022 року зареєструвалося 37,8 тис. осіб [3], до 14 березня – майже 147 тис. осіб [7], до 23 березня – 239 тис. осіб [8]. Це свідчить про лавиноподібне зростання міграційного потоку в перші тижні війни.

Період стабілізації (літо 2022 – літо 2023 років). До серпня 2023 року в Німеччині було зареєстровано 1,08 млн. українських біженців. Водночас близько 243 тис. українців, які прибули після 24 лютого 2022 року, покинули країну до середини 2023 року, переїхавши до інших країн або повернувшись в

Україну. Серед причин зменшення кількості українських біженців у Німеччині в цей період (майже на 20 %) можна зазначити нормалізацію ситуації в деяких регіонах України та бажання повернутися додому; дуже складні умови на німецькому ринку житла та нестачу місць у дитячих садочках і закладах освіти, що серйозно перешкоджало економічній активізації жінок з дітьми; надмірні бюрократичні процедури, зокрема щодо створення власного бізнесу; складну податкову систему та визнання українських дипломів, а також німецький підхід, який надає пріоритет соціальній адаптації над працевлаштуванням (наголос робиться насамперед на участі в інтеграційних та мовних курсах, а вже потім на пошуку роботи) [11].

Період поступового зростання (2023-2024 роки). Між кінцем грудня 2022 року та кінцем червня 2024 року кількість українських біженців у Німеччині зросла на 19 % – до близько 1,1 млн осіб. Цей приріст відбувався переважно за рахунок вторинної міграції з країн-сусідів України (Польщі, Молдови, Румунії) та нових хвиль виїзду, зокрема восени 2022 року через енергетичну кризу. Важливою особливістю є те, що більше половини українських біженців, які проживали в Німеччині в середині 2024 року, прибули в перші два місяці після початку російської агресії (лютий-квітень 2022 року). Хоча близько ¾ біженців, які прибули до Німеччини в період з 24 лютого 2022 року по 30 червня 2024 року, все ще перебували в країні, близько 15 % з них покинули її до кінця червня 2024 року [9].

Актуальна ситуація (2025 рік). Німеччина є безперечним лідером за абсолютною кількістю прийнятих українських біженців. Згідно з оцінкою Федерального міністерства внутрішніх справ (Bundesministerium des Innern), в кінці жовтня 2025 року в Німеччині було зареєстровано близько 1,31 млн. біженців з України, що є абсолютним історичним максимумом за 2022-2025 роки. Це складає 22,3 % і 24,7 % всіх українських вимушених мігрантів за кордоном та в Європі відповідно (тобто кожний четвертий український біженець в Європі проживає в Німеччині); 42,4 % всіх вимушених мігрантів, зареєстрованих у Німеччині (3098,169 тис. осіб на кінець 2024 року) та 1,6 % загальної чисельності населення країни (84075,075 тис. осіб у 2025 році) [1; 4; 10]. Частка Німеччини в прийомі українців значно перевищує її частку в населенні ЄС (18,7 %), що свідчить про непропорційно високе навантаження на країну. Дані базуються на реєстраціях у Центральному реєстрі іноземців (Ausländerzentralregister). Точну кількість біженців з України, які прибули до Німеччини або покинули її, встановити з упевненістю неможливо. Деякі особи могли продовжити подорож або повернутися в Україну [2; 5].

Якщо за абсолютними показниками Німеччина лідирує, то за відносними (кількість біженців на 1000 жителів) ситуація дещо інша. Станом на листопад 2025 року на кожну тисячу німців припадало 15,6 українських біженців. Для порівняння: в Молдові цей показник складав 56,2 українців (найвищий показник у світі), Чехії – 35,8 українців, Чорногорії – 34 українців (дані на кінець 2024 року) (рис. 5).

Тим не менш, навіть за відносними показниками Німеччина демонструє значне навантаження, особливо враховуючи те, що українці стали другою за чисельністю групою іноземців у країні після турків (1,33 млн. осіб) [6].

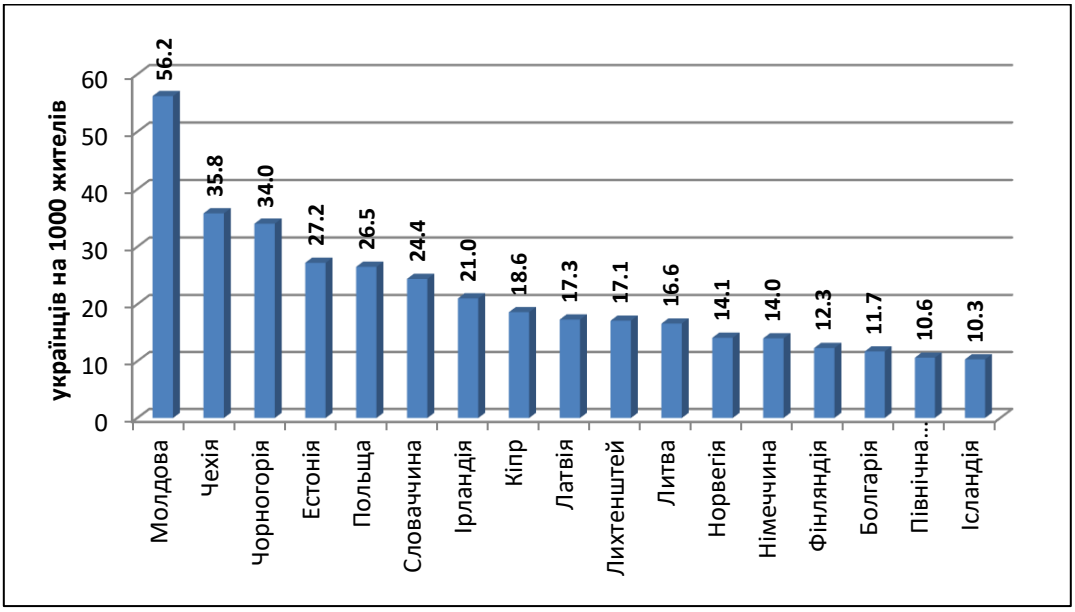


Рис. 5. Розподіл країн Європи за співвідношенням кількості прийнятих українських біженців та чисельності їхнього населення, кінець 2024 року [12]

Отже, Німеччина відіграє ключову роль у європейській системі прийому українських вимушених мігрантів, ставши найбільшою країною-реципієнтом з понад 1,3 млн. зареєстрованих біженців станом на кінець 2025 року. Динаміка міграційних потоків демонструє еволюцію від початкового лавиноподібного напливу у лютому-травні 2022 року до відносної стабілізації з періодичними хвилями вторинної міграції та нових виїздів.

Аналіз абсолютних та відносних показників свідчить про непропорційно високе навантаження на Німеччину порівняно з її часткою в населенні ЄС. Українські біженці становлять 1,6 % населення країни та є другою за чисельністю групою іноземців після турків, що робить їх інтеграцію важливим стратегічним завданням для німецької міграційної політики.

Попри значні зусилля німецького уряду щодо прийому та підтримки українських біженців, процес інтеграції супроводжується численними викликами, зокрема в сферах працевлаштування, мовної підготовки та визнання кваліфікацій. Успішне вирішення цих проблем вимагатиме комплексного підходу та довгострокових інвестицій у програми соціальної адаптації.

Список використаних джерел:

1. *A global displacement crisis as the world abandons aid. Norwegian Refugee Council. URL: https://www.nrc.no/global-figures*
2. *EU population increases for the 4th consecutive year European Commission. 11 July, 2025. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20250711-1*
3. *Geflüchtete aus der Ukraine. Bundesministerium des Innern und für Heimat (BMI). April, 2022. URL: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/veroeffentlichungen/nachrichten/2022/umfrage-ukraine-fluechtlinge.pdf?__blob=publicationFile&v=2*
4. *Germany Population. Worldometers. URL: https://www.worldometers.info/world-population/germany-population/*
5. *Gesamtzahl der offiziell gezählten Kriegsflüchtlinge aus der Ukraine in Deutschland von März 2022 bis September 2025. Statista. URL: https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1294820/umfrage/kriegsfluechtlinge-aus-der-ukraine-in-deutschland/*

6. *Frymark K. Ukrainians are slowly adapting to life in Germany. OSW. 2023-08-25. https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2023-08-25/ukrainians-are-slowly-adapting-to-life-germany*
7. *Nearly 147,000 refugees from Ukraine registered in Germany – interior min. Reuters. March 14, 2022. URL: https://www.inkl.com/news/nearly-147-000-refugees-from-ukraine-registered-in-germany-interior-min#:~:text=FILE%20PHOTO:%20Refugees%20who%20fled%20from%20Ukraine,Berlin%2C%20Germany%2C%20March%2011%2C%202022.%20REUTERS/Michele%20Tantussi.*
8. *Nearly 239,000 refugees from Ukraine in Germany so far – interior min. Reuters. March 23, 2022. URL: https://www.reuters.com/world/europe/nearly-239000-refugees-ukraine-germany-so-far-interior-min-2022-03-23/*
9. *The change in the population structure of Ukrainian refugees in Germany between the end of 2022 and mid-2024. Federal Office for Migration and Refugees. 2025-05-07. URL: https://www.bamf.de/SharedDocs/Anlagen/EN/Forschung/Kurzanalysen/kurzanalyse4-2025-ibs-bevoelkerungsstruktur-ukr-gefluechtete.html?nn=286324*
10. *Ukraine Refugee Situation. Operational Data Portal. URL: https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine*
11. *Ukrainians are slowly adapting to life in Germany. OSW. 2023-08-25. URL: https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2023-08-25/ukrainians-are-slowly-adapting-to-life-germany*
12. *Ukrainian Refugee Crisis: The Current Situation. People in Need. Jun 18, 2025. URL: https://www.peopleinneed.net/the-ukrainian-refugee-crisis-current-situation-9539gp*

УДК 911.3

ВПЛИВ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИХ ЧИННИКІВ НА ПРОСТОРОВІ ТРАНСФОРМАЦІЇ МОБІЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Андрій Дубровський
andrii.w.dubrovskyi@gmail.com
Науковий керівник – канд. геогр. наук, доц. В.Ф. Пасько
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

Мобільність населення виступає важливою складовою просторової організації суспільства, що відображає рівень соціально-економічного розвитку, потенціал громад і ступінь інтеграції регіону у загальнодержавні процеси економічного відновлення, демографічної стабілізації та просторової консолідації територій. Львівська область, як прикордонний регіон та ключовий транспортно-логістичний вузол на заході України, характеризується високою інтенсивністю внутрішньої, транскордонної, а в останні роки і вимушеної мобільності. Початок повномасштабного вторгнення рф у 2022 році став визначальним чинником, який різко змінив структуру та напрями переміщень населення, зокрема перетворив Львівщину на головний гуманітарний і міграційний центр країни.

Актуальність дослідження мобільності населення Львівської області

© Дубровський А., 2025

обумовлена необхідністю глибшого розуміння того, як демографічні, соціальні, інфраструктурні та інституційно-економічні чинники впливають на особливості регіональної мобільності в умовах військового стану в Україні.

Демографічні чинники впливають на мобільність населення через зміни вікової структури, привабливість міст для молоді та концентрацію населення у містах.

Молодь Львівської області дедалі частіше обирає міські поселення, оскільки вони забезпечують ширший спектр освітніх, трудових і соціальних можливостей, ніж сільські території [1].

Станом на 1 січня 2022 р. міське населення становило 61%, а сільське — 39% від загальної чисельності області [3]. За даними Міжнародної організації з міграції, внутрішньо переміщені особи також переважно проживають у міських громадах Львівщини, що додатково підсилює урбанізаційні тенденції [2].

Вплив демографічних чинників на мобільність населення Львівської області проявляється через те, що:

- значна частина молоді залишає сільські громади та переїжджає до міст;
- більшість ВПО обирають проживання в міських громадах;
- домінування міського населення зумовлює просторову асиметрію між урбанізованими центрами й периферією.

Отже, демографічні чинники переважно сприяють зростанню мобільності саме в містах, що веде до посилення відмінностей у рівнях мобільності між міськими та сільськими територіями.

Соціальні чинники визначають інтенсивність мобільності через доступність освітніх, медичних і культурних послуг, що зосереджені переважно в міських громадах.

Станом на 2023 р. у Львівській області понад 70 % усіх закладів вищої освіти й спеціалізованих медичних установ розміщено у місті Львів та прилеглих громадах [3].

Ця концентрація соціальної інфраструктури формує маятникову мобільність: мешканці навколишніх громад щоденно прямують до міста з метою отримання освітніх, медичних чи адміністративних послуг. Міста виступають осередками соціальної інфраструктури, що генерують стійкі потоки маятникових переміщень між сільськими громадами та обласним центром [4].

Додатковим чинником є концентрація ВПО у міських громадах, які мають вищу інституційну можливість щодо забезпечення базових соціальних потреб [2].

Соціальні чинники впливають на мобільність населення регіону через:

- концентрацію соціальної інфраструктури у містах, що стимулює маятникову мобільність;
- стабільний попит на освітні, медичні та адміністративні послуги з боку населення області;
- наявність диференціації у соціальному розвитку між міськими та сільськими громадами, що відображаються у доступі до освіти, медицини та соціальної інфраструктури.

Таким чином, соціальні чинники посилюють тяжіння населення до урбанізованих центрів і формують сталу просторову поляризацію мобільності

населення регіону.

Інфраструктурні чинники визначають просторову доступність, транспортну зв'язаність і рівень інтеграції громад у регіональний простір.

Львівщина має вигідне розташування на перетині міжнародних транспортних шляхів, що забезпечує можливість транскордонної мобільності населення.

На внутрішньообласному рівні спостерігається скорочення транспортної мережі. За даними Львівської ОВА, станом на початок 2024 року в області діяло близько 520 автобусних маршрутів із понад 1000 залученими транспортними засобами, тоді як після оптимізації 2024–2025 рр. їх кількість зменшилась до 490 маршрутів і 860 одиниць транспортних засобів, тобто на 6% і 14% відповідно [5].

Більшість рейсів проходять через Львів або прилеглі громади, насамперед у напрямках до Шептицького, Дрогобича та Самбора, тоді як гірські території (Турківська, Сколівська, Боринська громади) мають обмежене сполучення [5].

Інфраструктурні чинники впливають на мобільність населення області через те, що:

- доступність міжнародних транспортних шляхів збільшує транскордонну мобільність;
- скорочення кількості маршрутів і транспортних засобів зменшує доступність периферійних громад;
- концентрація транспортних потоків у напрямку Львова та Шептицького підсилює урбанізаційні тенденції;
- нерівномірність транспортної мережі обмежує рівень територіальної згуртованості області.

Отже, транспортна інфраструктура виступає одним із ключових регуляторів мобільності населення, а її дисбаланс посилює залежність периферій від урбанізованих центрів.

Економічні чинники визначають просторову нерівномірність мобільності через відмінності у структурі зайнятості, рівні доходів і концентрації економічної активності.

Понад 65% зайнятого населення Львівщини працює у сфері послуг, що надаються в містах, тоді як у сільських громадах переважає сільське господарство й малий бізнес [6]. Відмінності у структурі зайнятості зумовлюють нерівномірний розподіл економічних можливостей: у містах сконцентровано більше робочих місць із вищими рівнем оплати праці, тоді як у селах переважають робочі місця із невисоким рівнем оплати праці та обмежений вибір професій.

У місті Львів і сусідніх громадах зосереджені провідні види діяльності — IT, логістика, торгівля, транспорт, фінанси, що приваблює працездатне населення з усієї області.

Економічні чинники впливають на мобільність населення через те, що:

- переважання сфери послуг і високотехнологічних секторів у містах стимулює трудову міграцію;
- територіальна диференціація зайнятості й доходів підсилює маятникову мобільність;

- переміщення робочої сили до великих міст, зокрема Львова та Шептицького, підвищує просторову концентрацію економічної активності.

Отже, економічні чинники сприяють посиленню внутрішньообласної трудової мобільності та зміцненню ролі міських центрів у просторовій структурі регіональної економіки.

Інституційні чинники визначають можливості управління мобільністю населення через місцеву політику, адміністративно-територіальні зміни та транскордонне співробітництво.

Реформа децентралізації (2015–2021 рр.) привела до створення 73 територіальних громад у Львівській області [7], що змінило просторову організацію регіонального управління. Це сприяло концентрації управлінських функцій у районних і міських центрах.

Крім того, у межах програм PL-BY-UA та Interreg NEXT 2021–2027 реалізуються проєкти, спрямовані на покращення прикордонної мобільності й інфраструктурної доступності Львівщини [7].

Інституційні чинники впливають на мобільність населення області через:

- підвищення ролі міських центрів у регіональному управлінні;
- розвиток транскордонного співробітництва з Польщею, що стимулює зовнішню трудову мобільність;
- посилення стратегічного планування мобільності у межах регіональних програм розвитку.

Таким чином, інституційні чинники формують організаційне підґрунтя мобільності населення та сприяють інтеграції Львівщини у європейський простір регіональної взаємодії.

Аналіз чинників мобільності регіону показав, що після 2022 р. мобільність населення Львівської області набуває рис просторової нерівномірності. Спостерігається посилення урбанізаційних процесів, концентрація соціально-економічних ресурсів у міських громадах і зниження транспортної доступності периферії, що призводить до просторових дисбалансів у мобільності населення.

Для зменшення просторових дисбалансів та оптимізації мобільності населення Львівської області пропонується:

1) розвивати транспортну інфраструктуру периферійних територій (Самбір, Турка, Сколе);
2) впровадити регіональну цифрову систему моніторингу мобільності на базі інноваційних технологій (таких як ГІС, АСООП, GPS тощо);
3) підтримувати збалансовану трудову мобільність через розвиток локальних промислових і освітніх центрів;
4) інтегрувати результати досліджень мобільності у стратегічні документи регіонального розвитку Львівщини.

Комплексний підхід до врахування суспільно-географічних чинників мобільності населеня регіону забезпечить формування більш збалансованої транспортної системи, сприятиме підвищенню ефективності управління міграційними процесами та створить умови для стійкого розвитку Львівської області.

Список використаних джерел:

1. *Біль М. Youth migration in Ukraine and Lviv region: trends, problems, regulatory priorities. – Київ: Національна академія наук України, 2025. – 48 с.*
2. *International Organization for Migration (IOM). Local Migration Governance Indicators: Lviv Oblast, Ukraine. – Geneva: IOM, 2025. – 42 p. ISBN 978-92-9268-093-0.*
3. *Державна служба статистики України. Регіональні статистичні показники Львівської області за 2024 рік. – Київ: ДССУ, 2025. – 76 с.*
4. *Барановська О.В. Соціальна мобільність та просторові диспропорції у регіонах України. – Київ: Національний інститут стратегічних досліджень, 2023. – 68 с.*
5. *Львівська обласна військова адміністрація. Річний звіт про стан пасажирських перевезень у Львівській області (2024–2025 рр.). – Львів: ЛОВА, 2025. – 54 с.*
6. *Lupak R., Miklos I., Vasyltsiv T. Migration processes and socio-economic development: interactions and regulatory policy. Agricultural and Resource Economics: International Scientific E-Journal, 2022, 8(1), 70–88. https://doi.org/10.51599/are.2022.08.01.04*
7. *Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України. Реалізація програм транскордонного співробітництва PL-BY-UA та Interreg NEXT 2021–2027. – Київ: Мінрегіон, 2024. – 60 с.*

УДК 911.3

ТРАНСФОРМАЦІЯ ЛЮДСЬКОГО КАПІТАЛУ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ: ВИКЛИКИ ДЛЯ РИНКУ ПРАЦІ

Олександр Думнов, Валерій Криволапов
oleksandr.dumnov@student.karazin.ua, valerii.kryvolapov@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Людський капітал є найбільш критичним, проте найбільш вразливим, активом для довгострокової стійкості та відновлення України. Масштаб повномасштабного вторгнення призвів до значних втрат та руйнувань, при цьому загальні потреби у відновленні, згідно з оновленою спільною оцінкою Rapid Damage and Needs Assessment (RDNA4), станом на грудень 2024 року оцінюються у $524 мільярди протягом наступного десятиліття [2]. Така оціночна сума, що приблизно в 2.8 рази перевищує прогнозований номінальний ВВП України на 2024 рік, безпосередньо корелює з гострою потребою у мобілізації та розвитку працездатного населення, особливо у секторах фізичної відбудови, енергетики та транспорту [1]. Для ефективного задоволення цих потреб і забезпечення шляху до вступу в ЄС, відновлення вимагає не лише фінансової підтримки, але й глибоких структурних реформ. Необхідно одночасно зміцнювати макрофіскальну стійкість, відбудовувати критичну інфраструктуру, підвищувати бізнес-динамізм, а також активізувати ринок праці та реформувати системи соціального захисту. Таким чином, інвестиції у людський капітал, включаючи соціальний захист, освіту та охорону здоров'я, є невід’ємною частиною стратегії економічного зростання та стійкості.

Війна спричинила безпрецедентні зміни кількісних показників робочої сили, що проявилося у різкому скороченні офіційно працевлаштованих осіб.

© Думнов О., Криволапов В., 2025

Якщо у 2021 році офіційний ринок праці налічував 11.5 мільйонів працівників, то вже у 2023 році ця цифра зменшилася до 9 мільйонів [5]. Такі зрушення свідчить про виведення з офіційного ринку праці близько 2.5 мільйонів працівників, що є прямим наслідком зовнішньої міграції, мобілізації чоловіків до Сил оборони та переходу значної частини зайнятості у неформальний сектор. На тлі цього масштабного скорочення виник парадоксальний статистичний феномен: рівень офіційного безробіття в Україні впав до історичного мінімуму: станом на грудень 2024 року кількість зареєстрованих безробітних становила лише 94.2 тисячі, причому більшість з них (75.8 тис.) становили жінки [5]. Оприлюднений низький показник є хибним індикатором, оскільки він приховує катастрофічний дефіцит робочої сили та структурне безробіття, про яке заявляють у Мінекономіки. Низька кількість реєстрацій пов’язана з інституційними обмеженнями: оскільки під час війни тривалість виплати допомоги з безробіття не може перевищувати 90 календарних днів, люди, які не знаходять роботу протягом цього терміну, втрачають стимул залишатися на обліку [5]. Така дисфункція статистики ускладнює державне планування, зокрема, в частині цільової перекваліфікації та соціальної підтримки, необхідної для внутрішньо переміщених осіб (ВПО), з огляду на це та для подолання структурного дефіциту навичок держава та міжнародні партнери активно інвестують у програми перекваліфікації, орієнтовані на цільові групи.

На ринку праці також відзначається зростання сектора неформальної зайнятості. Зокрема, вимога для чоловіків ставати на військовий облік для офіційного працевлаштування вплинула на рішення багатьох перейти у «тінь», що створює пряму загрозу для фіскальної стійкості держави, оскільки кожен працівник, що переходить у неформальний сектор, зменшує надходження до соціальних фондів та бюджету, що є критично важливим для фінансування оборонно-промислового комплексу (ОПК) та критичної інфраструктури [9]. На тлі кількісного скорочення робочої сили, ринок праці зіткнувся з гострим дисбалансом навичок та структурним дефіцитом, що особливо небезпечно, оскільки кадровий голод торкається стратегічно важливих сфер, таких як оборонно-промисловий комплекс, а також освіта, охорона здоров'я та підприємства критичної інфраструктури [9]. Потреба роботодавців у працівниках для заміщення вільних робочих місць (вакантних посад) зросла з 32.4 тисяч рік тому до 46.7 тисяч станом на грудень 2024 року [5]. Зростання попиту на 44% за рік вказує на відновлення економічної активності, проте одночасно підкреслює структурну невідповідність [7]. Найбільш гострий дефіцит спостерігається в секторах, які підтримують економічне зростання, незважаючи на війну. Зокрема, ВВП зріс на 4.5% за дев'ять місяців 2024 року, що було підтримано аграрним сектором, транспортом та будівництвом [3]. Саме ці сектори гостро потребують робочої сили для забезпечення відновлення, масштаб якого окреслено RDNA4. В оборонно-промисловому комплексі війна створила подвійний дефіцит: по-перше, втрату кваліфікованих технічних кадрів через мобілізацію та міграцію; по-друге, різке і стратегічне зростання попиту на цих же фахівців через розширення внутрішнього виробництва озброєнь та ремонту. Нестача кваліфікованих кадрів в оборонно-промисловому комплексі

створює прямий ризик для національної безпеки та економічної самодостатності [3].

Урядова програма релокації бізнесу стала ключовим інструментом збереження виробничого та людського капіталу в перші фази повномасштабного вторгнення. Станом на квітень 2022 року, Міністерство економіки отримало 1424 заявки на релокацію. Загалом, 178 бізнесів повністю завершили переміщення своїх потужностей з зон бойових дій, при цьому 67 з них вже відновили роботу на нових місцях [6]. Переважна більшість релокованих підприємств працюють у сфері виробництва та переробної промисловості, включаючи виробників харчової продукції, легкої промисловості, машинобудування, а також оптової торгівлі, які переміщували логістичні центри. Особливий вплив програма мала на ІТ-сектор, де українські програмісти створили потужні кластери у Львові та на Закарпатті. Хоча релокація була успішною у збереженні бізнес-активів, вона поглибила регіональний дисбаланс, концентруючи інвестиції, виробничі потужності та кваліфікований людський капітал на заході країни. Утворення потужних ІТ-кластерів стимулює інноваційні екосистеми, але це також може підвищувати вартість оренди та життя, створюючи додатковий тиск на місцеві громади та ВПО, що ускладнює майбутнє економічне відновлення прифронтових та деокупованих регіонів [6].

План відновлення, оцінений у $524 мільярди, вимагає не лише фінансової мобілізації, але й створення умов для зростання продуктивності праці [2]. Загальна потреба у відновленні стане головним вузьким місцем економічного зростання. Якщо Україна не зможе одночасно повернути значну частину мігрантів, перекваліфікувати внутрішні резерви (жінки, ВПО) та ефективно інтегрувати ветеранів, масштабна відбудова буде суттєво відкладена або матиме аномально високу вартість [7]. Мобілізація приватного сектору є критичною для успішного відновлення, оскільки він може покрити до третини загальних витрат і забезпечити капітал, інновації, технології та робочі місця. Однак приватні інвестиції залежать від наявності кваліфікованої та стабільної робочої сили, що вкотре підкреслює необхідність структурних реформ, спрямованих на посилення конкуренції та, що особливо важливо, на зменшення неформальності на ринку праці. Зменшення неформальної зайнятості вимагає не лише посилення контролю, але й ліквідації причин, які штовхають працівників, зокрема чоловіків, у тіньовий сектор (наприклад, регуляторні вимоги, пов’язані з військовим обліком) [7]. Масштабна міграція, спричинена війною, призвела до суттєвого відтоку людського капіталу, особливо кваліфікованих фахівців, реінтеграція вимагає розробки цілеспрямованих економічних, освітніх та житлових стимулів для їхньої репатріації. На стратегічному рівні, Стратегія міграційної політики до 2025 року має бути активно використана як рамкова основа для майбутньої реінтеграції мільйонів громадян [8]. Довгострокова стійкість людського капіталу залежить від якості освіти, яка має бути швидко адаптована до потреб відбудови та євроінтеграції. Війна завдала значної шкоди освітній інфраструктурі та спричинила освітні прогалини, що торкнулися цілого покоління студентів та молоді. Подолання цих прогалин вимагає негайних інвестицій у відбудову та модернізацію освітньої інфраструктури, а

також у цифровізацію навчального процесу [1]. Тож, програми відновлення розробляються і реалізуються людьми та спрямовані на підвищення якості життя людей, тому якість людського капіталу та ефективність його використання відіграє важливу роль в процесах повоєнного відродження країн та міст [4].

Підводячи підсумок, зазначимо, що трансформація людського капіталу України в умовах війни характеризується такими викликами, як кількісний та якісний дефіцит на ринку праці, значні просторові перетворення та наростаючі диспропорції, структурні зрушення, проблеми соціальної інтеграції тощо. Програми розвитку людського капіталу мають бути інтегровані безпосередньо у регіональні інвестиційні проєкти та плани залучення приватного капіталу для відновлення. Доступність кваліфікованої робочої сили повинна стати ключовим індикатором успіху та критерієм для розміщення великих інвестиційних проєктів, забезпечуючи, щоб фінансування відбудови Світового банку та інших партнерів не було стримано дефіцитом кадрів [1]. Питання трансформації людського капіталу, його оцінки на національному, регіональному та локальному рівнях в умовах сучасних викликів набувають нової актуальності та значущості, потребують подальших суспільно-географічних досліджень та розробки нових підходів та методів, з огляду на обмеженість даних й сучасні реалії.

Список використаних джерел:

1. *Overview: Ukraine Looks Toward the Future [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.worldbank.org/en/country/ukraine/overview*
2. *Updated Ukraine Recovery and Reconstruction Needs Assessment Released [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released*
3. *ВВП зріс на 4,5% за дев'ять місяців 2024 року: економічне зростання підтримують аграрний сектор, транспорт та будівництво [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://me.gov.ua/news/detail?lang=uk-ua&id=ff644139-9cb2-4c97-a9c4-396c76255d4a&title=vvpzrisna4-5-zadev-iatmisiatsiv2024-roku-ekonomichnezrostanniapidtrimuiutagrarniisektor-transporttabudivnitstvo*
4. *Досвід післявоєнного відновлення міст світу: уроки для України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://era-ukraine.org.ua/wp-content/uploads/2023/06/Doslidzhennia_Dosvid-pisliavoiennoho-vidnovlennia-mist.pdf*
5. *Офіційне безробіття в Україні впало до історичного мінімуму [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.rbc.ua/rus/news/ofitsiyne-bezrobittya-ukrayini-vpalo-istorichnogo-1737368999.html*
6. *Програма релокації: 465 підприємств передані для транспортування, 178 - перевезені в безпечні регіони [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=c7389f37-951b-449e-9037-6960b860527f&title=ProgramaRelokatsii-465-PidprimstvPeredaniDliaTransportuvanniVR*
7. *Ринок праці воєнного часу: там, де є робота, бракує тих, хто вміє її робити [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.unian.ua/economics/other/rinok-praci-ukrajini-yak-viyna-vplinula-na-bezrobittya-13017369.html*
8. *Стратегія міграційної політики до 2025 року: основні положення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://europewb.org.ua/strategiya-migratsijnoyi-polityky-do-2025-roku/*
9. *Тренди на ринку праці України в умовах війни [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://niss.gov.ua/doslidzhennya/sotsialna-polityka/trendy-na-rynku-pratsi-ukrayiny-v-umovakh-viyny*

УДК 911.3

ЖИТЛОВА ПІДТРИМКА ВНУТРІШНЬО ПЕРЕМІЩЕНИХ ОСІБ В УКРАЇНІ: ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

Вікторія Запотоцька, Данило Адамов
vzapototska@knu.ua, danylo.parasolkin@gmail.com
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

Вторгнення росії в Україну спричинило масштабну гуманітарну кризу та загострило соціально-економічні диспропорції, особливо для вразливих груп населення. Одним із найгостріших викликів стала потреба забезпечення внутрішньо переміщених осіб гідним житлом. Масштаб вимушеної міграції призвів до дефіциту доступного та тимчасового житла, адже інфраструктура виявилася неготовою до такого навантаження. Значна кількість ВПО втратила домівки або не може повернутися, що робить житлову проблему довготривалою та потребує комплексних рішень на державному і місцевому рівнях.

За даними Державного підприємства “Інформаційно-обчислювальний центр Міністерства соціальної політики, сім'ї та єдності України”, станом на 1 листопада 2025 року в Україні офіційно зареєстровано 4 588 045 внутрішньо переміщених осіб, серед яких 838 436 дітей віком до 18 років. Найвищі показники спостерігаються в Донецькій, Харківській, Дніпропетровській областях та Києві, сумарно кількість ВПО в цих областях становить близько 1,9 млн осіб [1] *(рис. 1)*.

Найбільше ВПО проживає у Дніпропетровській області – близько 479 тис. осіб (14% від загальної чисельності), а також у Харківській області, де налічується близько 414 тис. осіб (12% від загальної чисельності). Третє та четверте місця за кількістю прийнятих ВПО займають м. Київ – 343 тис. (10% від загальної чисельності) і Київська область – 268 тис. осіб (8% від загальної чисельності) [3].

За даними 16-го раунду опитування населення проведеним «UN Migration», станом на квітень 2024-го року, 75% ВПО або близько 2,68 млн людей походили із прифронтових регіонів [3] *(рис. 2)*.

Згідно з опитування «UN Migration» щодо нагальних потреб ВПО, то найчастіше фіксується потреба у продовольчому забезпеченні (39% респондентів). Водночас 25% респондентів повідомили про нестачу одягу та інших предметів першої необхідності. Дещо менше ВПО потребує засобів гігієни (21%), медикаментів (18%) та підтримки у сплаті орендного житла (13%) [3]. За результатами досліджень аналітичного центру Cedos, близько 42% домогосподарств витрачають понад третину свого щомісячного доходу на житлові потреби, включно з орендною платою та комунальними послугами. Окремі дані свідчать, що в містах, таких як Київ, Львів і Ужгород, орендна плата за однокімнатне житло може становити від 68% до 80% від середньої заробітної плати) [7].

© Запотоцька В., Адамов Д., 2025

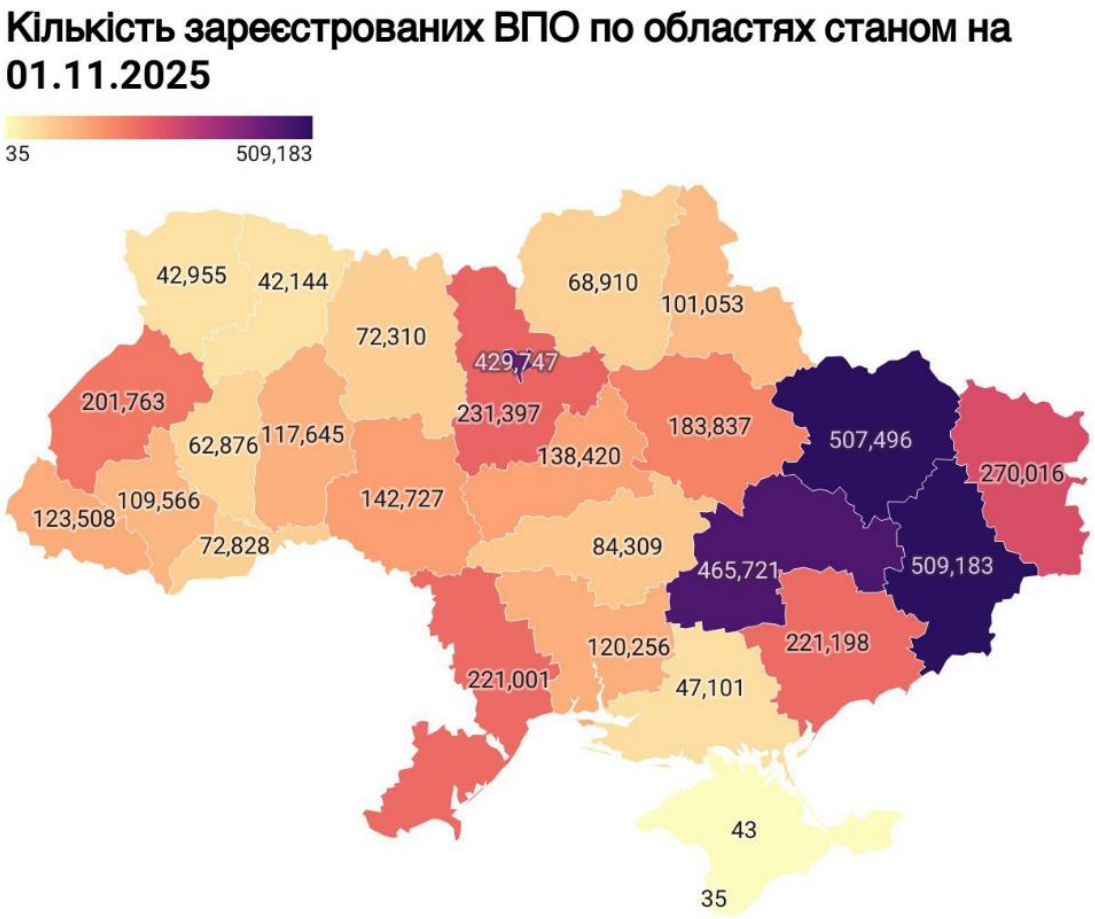


Рис. 1. Кількість зареєстрованих ВПО по областях станом на 01.11.2025 р.

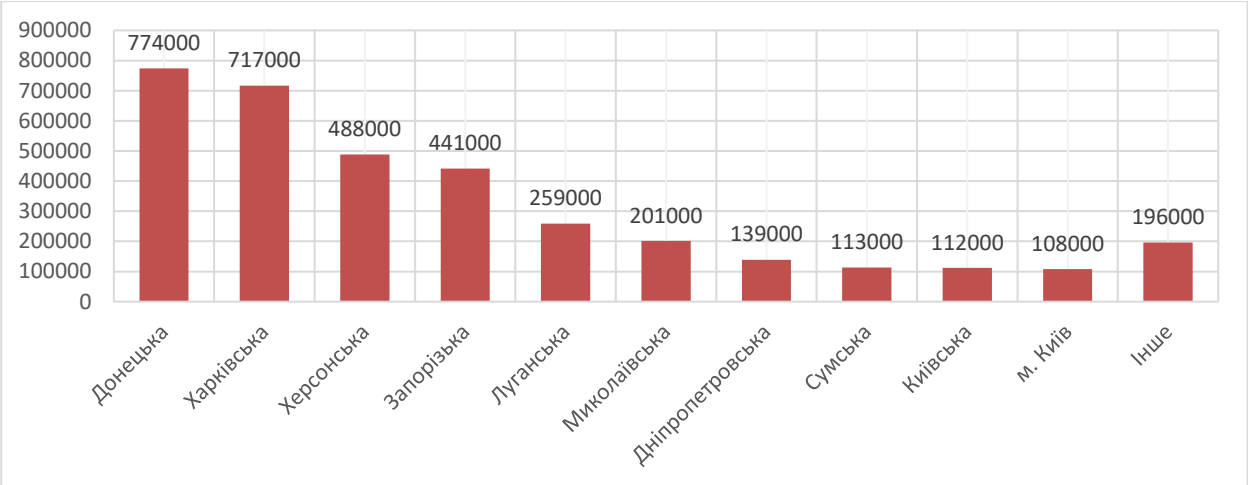


Рис. 2. Кількість ВПО за областю походження станом на квітень 2024 р.

За попередніми оцінками, внаслідок воєнних дій понад 1,2-1,3 млн українських домогосподарств втратили своє житло. До цієї групи належать не лише внутрішньо переміщені особи, але й мешканці населених пунктів, що зазнали значних руйнувань. Згідно з підрахунками Світового банку, відновлення пошкодженого та зруйнованого житлового фонду потребує щонайменше 86 млрд доларів США. Через електронний сервіс «Дія» громадянами було подано

понад 850 тис. повідомлень про руйнування або пошкодження об'єктів житла, що загалом становить понад 60 млн кв. м житлової площі [2].

Загальні потреби житлового сектору, розраховані на десятирічний період від 2025 до 2035 року, станом на 31 грудня 2024 року оцінюються у 83,7 млрд доларів США, зокрема на ремонт і відбудову житлового фонду передбачено 75 464,0 млн дол. США, розчищення завалів оцінюється у 5 682,7 млн дол. США, технічні обстеження, проєктні роботи та документація – 2 127,1 млн дол. США, надання тимчасового житла та невідкладної допомоги заплановано на 404,6 млн дол. США, організаційні заходи – 37,5 млн дол. США, регуляторні й технічні процеси, плани та стратегії – 12,5 млн дол. США [6].

У проєкті «План відновлення України», представленому у липні 2022 року Національною радою з відновлення країни від наслідків війни, підкреслюється, що розвиток соціального житла має стати одним із пріоритетів житлової політики України в перспективі [4].

У січні 2025 року було відкрито перший з восьми соціальних будинків для ВПО, які проходять реабілітацію у центрі UNBROKEN у Львові. Проєкт здійснюється міською владою у партнерстві з Європейським Союзом та програмою NEFCO in Ukraine «Зелене відновлення України» і входить до великої програми з надання тимчасового житла особам, постраждалим від війни [5]. Крім того, українська архітектурна студія balbek bureau розробила проєкт тимчасового житла для внутрішньо переміщених осіб у рамках національної системи RE:Ukraine Housing. Проєкт у Луцьку є першою приватною ініціативою, спрямованою на швидке та ефективне забезпечення тимчасовим житлом. Містечко розташоване у селі Жидичин на околицях Луцька та розраховане на 456 осіб [8].

Важливим елементом тимчасового житла для ВПО є модульні містечка, хоча умови проживання в таких містечках не можна вважати повністю комфортними, вони поступово стали довготривалим житлом для багатьох родин, зокрема через обмежену фінансову спроможність мешканців - внутрішньо переміщених осіб, людей похилого віку, осіб з інвалідністю та матерів з малолітніми дітьми. Станом на 2023 рік в Україні було створено 25 модульних містечок, у яких проживають близько п'яти тисяч осіб. Хоча відповідно до законодавства договори на користування житлом укладаються на рік, фактично більшість мешканців залишаються в таких містечках значно довше [9].

Таким чином, гуманітарна криза, спричинена війною, потребує системного підходу до вирішення житлових проблем внутрішньо переміщених осіб, що передбачає поєднання державних, муніципальних та приватних ініціатив. Тимчасове житло, зокрема модульні містечка, потребує удосконалення умов проживання та адаптації до потреб мешканців для забезпечення його більш ефективного та сталого використання. Розвиток соціального житла та збільшення обсягів житла у публічній власності є ключовими напрямами житлової політики. Інтеграція інноваційних проєктів, партнерство з міжнародними організаціями та активне залучення громадських структур сприятимуть більш оперативному реагуванню на потреби ВПО та підвищать ефективність житлових програм. Отже, забезпечення ВПО житлом слід

розглядати не лише як тимчасовий захід, а як довгострокову стратегію соціальної інтеграції та підтримки вразливих категорій населення.

Список використаних джерел:

1. *Внутрішньо переміщені особи. Державне підприємство "Інформаційно-обчислювальний центр Міністерства соціальної політики, сім'ї та єдності України". URL: https://www.ioc.gov.ua/analytics/dashboard-vpo*
2. *Житлова криза в Україні: як забезпечити ВПО житлом у 2025 році? Міжнародний фонд «Відродження». URL: https://www.irf.ua/zhytlova-kryza-v-ukrayini-yak-zabezpechyty-vpo-zhytlom-u-2025-roczi/*
3. *Звіт про внутрішнє переміщення населення в Україні опитування загального населення. Представництво МОМ в Україні. URL: https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbdl1461/files/reports/IOM_UKR_GPS_Internal%20Displacement%20Report_Round%2016_UA_June%202024.pdf*
4. *План Відновлення України. URL: https://ua.urc-international.com/past-conferences/urc22/plan-vidnovlennya-ukrayini*
5. *У Львові презентували перший соціальний будинок для внутрішньо переміщених осіб, які проходять реабілітацію у центрі UNBROKEN. Офіційний сайт Львівської обласної військової адміністрації. URL: https://loda.gov.ua/news/127188*
6. *Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення RDNA4. World Bank Group. URL: https://documents1.worldbank.org/curated/en/099052925103531065/pdf/P180174-93c8e8c1-83a2-487d-aaec-a8435f9db418.pdf*
7. *Cedos, «Житло та житлові умови в Україні: результати дослідження», 2024 р., ("Housing and Residential Conditions in Ukraine: Survey Results", 2024), URL: https://cedos.org.ua/wp-content/uploads/zhytlo-ta-zhytlovi-umovy-ukrayin_ok_rezultaty-opytuvannya.pdf*
8. *RE:Ukraine Housing Lutsk. Офіційний сайт RE:Ukraine Housing. URL: https://reukraine.algorytm.ngo/*
9. *Viktoriia Zapototska, Pankiv Andrii, Shpak Danila Social housing in Ukraine: challenges and prospects. Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Серія Географія. 2024. Вип. 3/4(90/91). С. 31-37. DOI: http://doi.org/10.17721/1728-2721.2024.90-91.4*

УДК 796.56:910.4(477.65)

СПОРТИВНЕ ОРІЄНТУВАННЯ ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ: СУЧАСНІ ПРАКТИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

[1]Антоніна Зарубіна, [1]Юлія Сільченко, [2]Сергій Зарубін
agv22@ukr.net, y.y.silchenko@cuspu.edu.ua, sezarmail@gmail.com
[1]Центральноукраїнський державний університет імені Володимира Винниченка, м. Кропивницький, Україна
[2]Кіровоградський обласний центр туризму, краєзнавства та екскурсій учнівської молоді, м. Кропивницький, Україна

У сучасних умовах посилення конкурентності туристичних ринків особливого значення набуває розвиток спеціалізованих, нішевих видів туризму, здатних створити унікальний туристичний продукт. Спортивне орієнтування є одним із таких напрямів: воно поєднує спортивно-оздоровчу активність, пізнання місцевості та елементи пригодницького туризму. Для Кіровоградської області, яка традиційно розглядається як територія із середнім туристичним потенціалом, розвиток спортивного орієнтування відкриває додаткові можливості активізації рекреаційної діяльності, популяризації природних та історико-культурних об'єктів, а також формування власного туристичного бренду регіону. Окремого аналізу потребує сучасний напрям індор-орієнтування, що передбачає проходження дистанцій у закритих приміщеннях. У Кропивницькому одним із найбільш відомих і стабільних прикладів є традиційні університетські змагання «Універ-О», які об'єднують студентську молодь, школярів та спортсменів різних вікових груп і становлять новий формат подієвого туризму.

Спортивне орієнтування визначається як комплексний вид спорту, що поєднує фізичне навантаження, інтелектуальну аналітику, навички роботи з картою та прийняття рішень у реальних просторових умовах. Методологічну основу дослідження становлять:

- аналіз спортивного картографування та його значення для туристичної інфраструктури;
- оцінка природних, культурно-історичних та урбанізованих ландшафтів як середовищ проведення змагань;
- вивчення впливу змагань на формування інтересу до активного туризму;
- аналіз практики індор-орієнтування як нового руху в українському спортивному середовищі.

На сьогодні в межах області створено близько 60 спортивних карт різного призначення, серед яких:

- карти лісових масивів Чорного лісу,
- карти яружно-балкових систем Приінгулля,
- карти хвойних лісів Олександрівського району,

© Зарубіна А., Сільченко Ю., Зарубін С., 2025

- карти паркових і міських локацій Кропивницького.

Спортивна карта презентує детально опрацьовану територію з відображенням рельєфу, рослинності, доріг, мікрооб'єктів, що дозволяє створювати дистанції різної складності. Важливою тенденцією є збільшення кількості карт урбанізованих територій, що стало передумовою розвитку індор-орієнтування.

Індор-орієнтування (Indoor Orienteering) активно розвивається у країнах Європи та Азії. Його перевагами є незалежність від погодних умов; можливість залучення дітей та дорослих без значного фізичного навантаження; простота організації у закладах освіти; зручність поєднання з освітніми програмами.

Формат передбачає створення детальних карт поверхів будівлі, позначення переходів між рівнями, складних траєкторій руху в обмежених просторах. Особливістю є значна насиченість маршруту мікродеталями, що підсилює інтелектуальну складову.

Змагання «Універ-О» започатковані викладачами та студентами ЦДУ ім. В. Винниченка. Перші старти відбулися у навчальних корпусах університету як експериментальний формат зимового тренувального сезону. Згодом вони перетворилися на щорічну традицію.

Дистанції прокладаються в багатоповерхових корпусах університету та включають переходи між поверхами, коридори зі складною конфігурацією, аудиторії, фойє, сходові клітини, містять обмежені та дозволені зони руху.

Такі змагання інтегровані у навчальний процес, а саме використовуються під час практик зі спортивного туризму; сприяють формуванню навичок просторового мислення у студентів-географів; є засобом патріотичного та краєзнавчого виховання; залучають до активної діяльності школярів, що знайомляться з університетом у неформальній атмосфері.

«Універ-О» позиціонуються як відкритий спортивний захід, участь у якому беруть спортсмени з різних регіонів України. Це сприяє збільшенню туристичних потоків до Кропивницького, популяризації міста серед молоді, формуванню іміджу університету як центру спортивного інноваційного життя, створенню нової традиції подієвого туризму.

Перспективами розвитку спортивного орієнтування в регіоні є:

- Розширення мережі спортивних карт і включення нових природних територій області.
- Створення міського Кубка з урбан- та індор-орієнтування.
- Проведення всеукраїнських стартів у форматі мультиповерхових та індор-дистанцій.
- Популяризація спортивного орієнтування як дисципліни фізичної культури в школах та університетах.
- Розвиток спортивного туризму як форми внутрішнього туризму регіону.

Таким чином, можна зазначити, що спортивне орієнтування є важливим чинником підсилення рекреаційно-туристичного потенціалу Кіровоградської області. Активний розвиток спортивного картографування, зростання кількості змагань, урбаністичні та індор-формати відкривають нові можливості для популяризації регіону, формування здорового способу життя та активізації молоді. Традиційні індор-змагання «Універ-О» становлять унікальний

спортивний та соціокультурний продукт, що поєднує освітні, оздоровчі та туристичні функції і формує новий образ Кропивницького як міста інноваційних спортивних практик. Їх подальший розвиток може стати одним із ключових напрямів формування конкурентних переваг області в туристичному просторі України.

УДК 911.3:336.22:332.14

ФУНКЦІОНУВАННЯ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ У 2024 РОЦІ: МІСЦЕВІ ПОДАТКИ І ЗБОРИ

Любов Котик
liubov.kotyk@lnu.edu.ua
Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна

Критерієм ефективного функціонування новостворених територіальних громад (ТГ) є позитивна динаміка бюджетних надходжень, левову частину яких забезпечують місцеві податки і збори (МПіЗ). МПіЗ встановлюються органами місцевого самоврядування відповідно до Податкового кодексу України [8]. Вони є обов'язковими до сплати на території відповідних органів місцевого самоврядування – ТГ і зараховуються до їх бюджетів [2, 3, 9]. Перелік МПіЗ і межі їх граничних розмірів визначені Податковим кодексом України [9]. До місцевих податків відносять: податок на нерухоме майно, відмінне від земельної ділянки, єдиний податок для суб'єктів підприємницької діяльності – фізичних осіб, транспортний податок, єдиний податок для юридичних осіб (третя група), єдиний податок для юридичних осіб – сільськогосподарські товаровиробники (четверта група), плата за землю (у складі податку на майно) [8]; до місцевих зборів належать: збір за провадження деяких видів підприємницької діяльності, збір на місця для паркування транспортних засобів, туристичний збір [9].

Громадянами і суб'єктами господарювання (юридичними та фізичними особами) у 2024 р. на території Львівської області сплачено 9233,4 млн грн МПіЗ, що склало 32,5 % надходжень до загального фонду ТГ області [5]. ТГ області суттєво диференціюються за обсягами МПіЗ: найбільші обсяги припадають на Львівську міську ТГ (5003,1 млн грн, 54,2 % загальнообласного значення), найменші – на Заболотцівську сільську ТГ (10,2 млн грн, 0,1 %) [5].

Загалом, найбільші абсолютні обсяги МПіЗ фіксуються у великих за людністю міських ТГ з домінуванням у структурі господарства сфери третинних і четвертинних послуг (ІТ, консалтинг, логістика, страхування, туризм тощо) та промисловості інноваційного типу (машинобудування, будівництво, хімічна промисловість, харчова і легка промисловість та ін.), високим рівнем розвитку підприємницької активності населення: Львівська, Стрийська (343,9 млн грн, 3,7 % обласного значення), Дрогобицька (271,3 млн грн, 2,9 %), Червоноградська (208,2 млн грн, 2,3 %), Трускавецька

© Котик Л., 2025

(147,7 млн грн, 1,6 %), Бориславська (113,7 млн грн, 1,2 %), Городоцька ТГ (111,7 млн грн, 1,2 %) [5].

З-поміж сільських ТГ найбільші обсяги МПіЗ сплачено в підльвівських ТГ з щільною житловою і комерційною забудовою, міським укладом життя, розвиненою сферою послуг орієнтованою на забезпечення потреб мешканців м. Львів, високим рівнем підприємницької активності населення, надвисоким попитом на житло, комерційну нерухомість, земельні ділянки: Зимноводівська (108,1 млн грн, 1,2 %), Давидівська (101,8 млн грн, 1,1 %), Солонківська (87,0 млн грн, 0,9 %), Сокільницька (68,1 млн грн, 0,7 %), Мурованська (54,6 млн грн, 0,6 %) та ін.

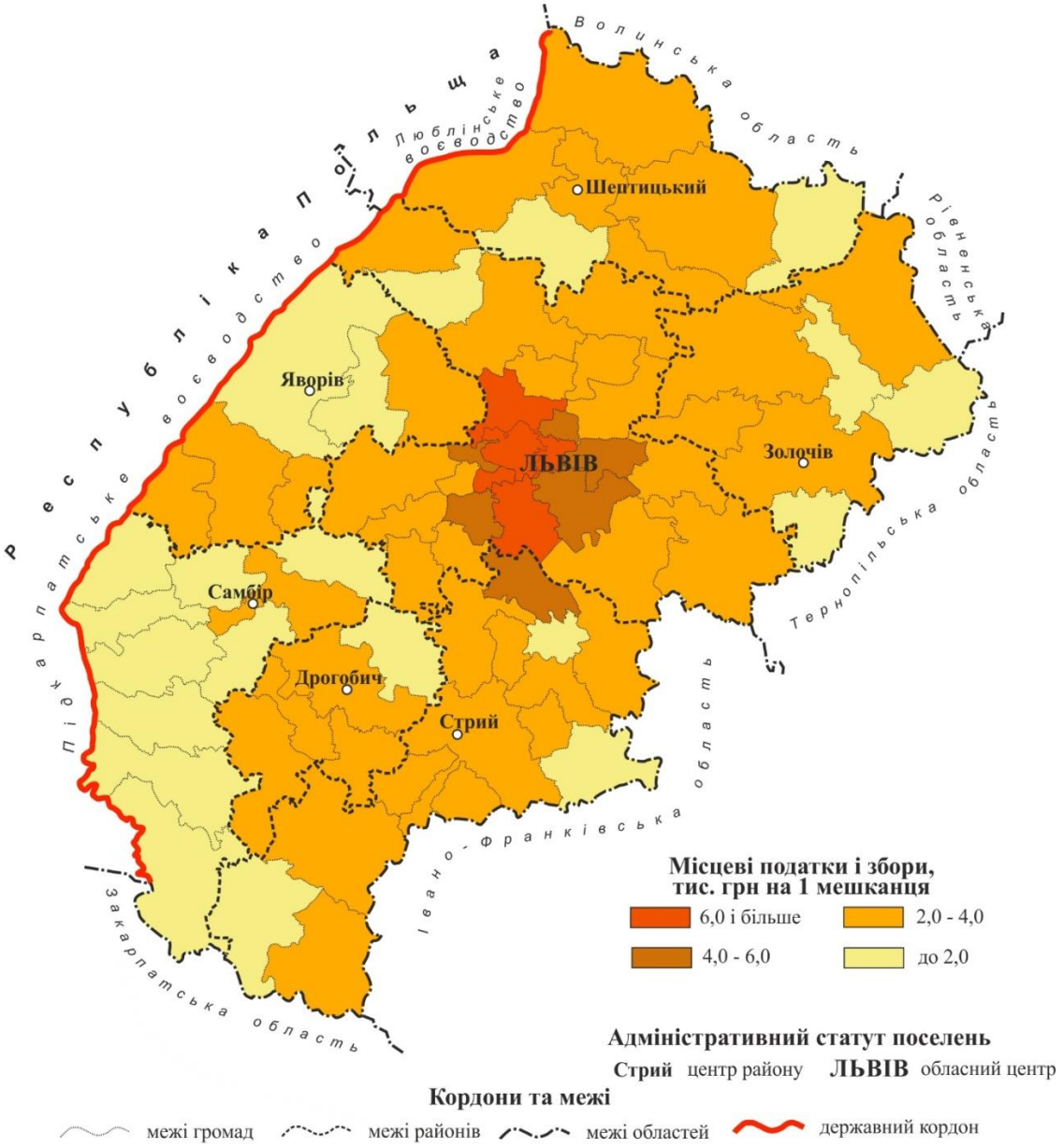


Рис. 1. Місцеві податки і збори територіальних громад Львівської області, 2024 р.
Укладено за даними: [5]

Найменші абсолютні значення МПіЗ у 2024 р. фіксуються у малих за площею й людністю, периферійних, аграрних за спеціалізацією господарства і депресивних, за станом його тривалого фунціонування, сільських і селищних ТГ: Заболотцівська, Підкамінська (10,7 млн грн, 0,1 %), Боринська

(13,7 млн грн, 0,2 %), Поморянська (13,9 млн грн, 0,2 %), Стрілківська (14,5 млн грн, 0,2 %), Журавненська (16,7 млн грн, 0,2 %) та ін.

У розрахунку на одного мешканця найбільші значення МПіЗ фіксуються (2024) у підльвівських ТГ та власне Львівській ТГ – їхні значення у два рази перевищують загальнообласний показник (3,7 тис. грн на 1 мешканця): Сокільницька (8,1), Солонківська (6,5), Львівська (6,4), Мурованська (5,7), Підберізцівська (5,7), Зимноводівська (5,5), Пустомитівська (5,4) (рис. 1). Вище середнього і середній рівень надходжень МПіЗ у розрахунку на 1 мешканця фіксується у ТГ, де розвивається видобувна промисловість (будівельних матеріалів, паливних ресурсів, мінеральних вод тощо): Тростянецька (5,0), Трускавецька (3,8), Східницька (3,5), Стрийська (3,5 тис. грн на 1 мешканця).

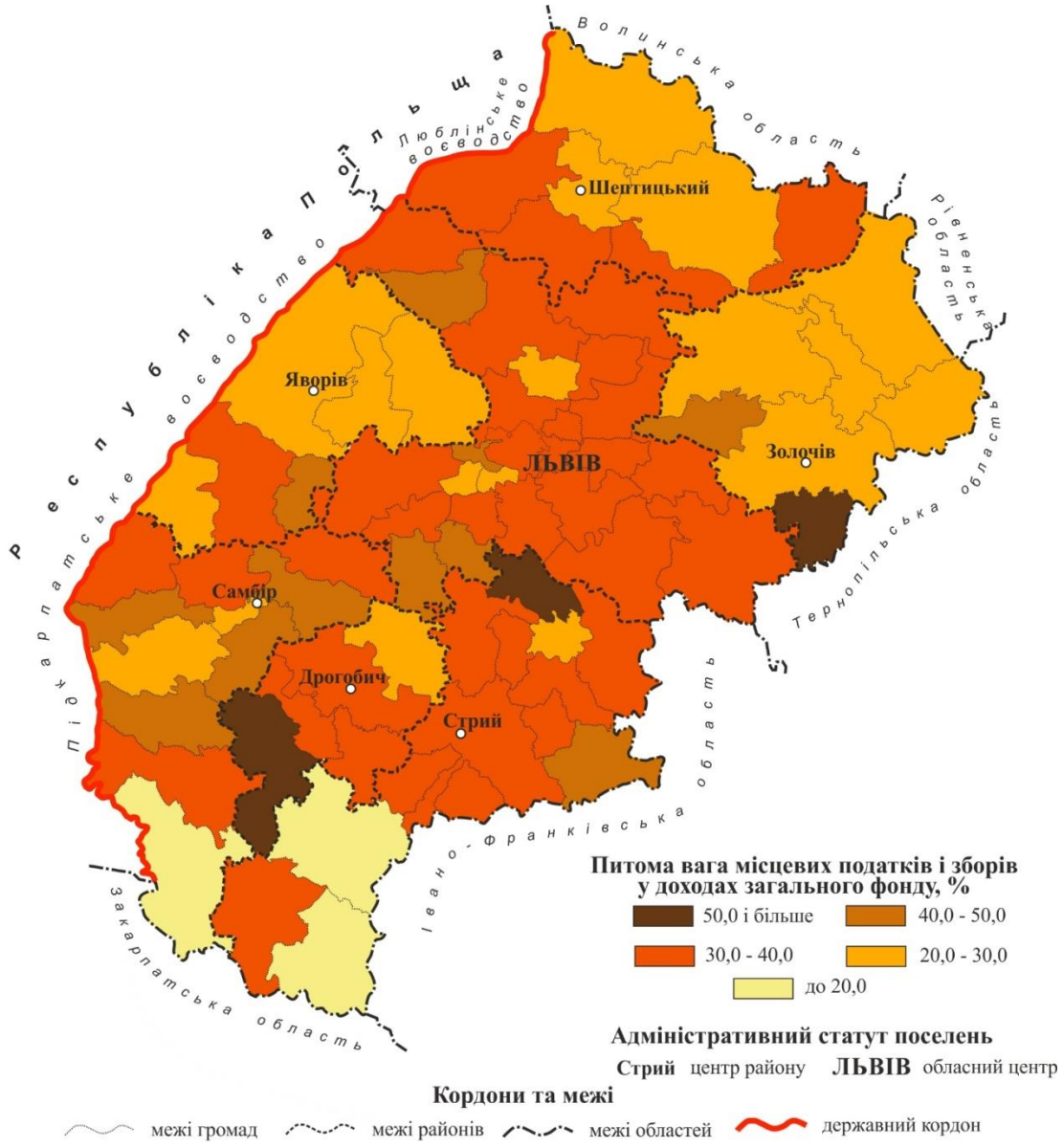


Рис. 2. Питома вага місцевих податків і зборів у доходах загального фонду ТГ Львівської області, 2024. Укладено за даними: [5]

Водночас, у понад двадцяти ТГ Львівської області у 2024 р. надходження МПіЗ у розрахунку на 1 мешканця були менші 2,0 тис. грн (див. рис. 1). Це переважно віддалені, малолюдні, з ознаками активної депопуляції і старіння

населення, старопромислові чи аграрні, з низьким рівнем сучасного економічного розвитку та дуже низькою підприємницькою активністю на місцях, дотаційні ТГ: Боринська (0,59), Підкамінська (0,98), Стрілківська (1,02), Меденицька (1,06), Добромильська (1,16), Хирівська (1,24) та ін. Їхні показники МПіЗ у розрахунку на 1 мешканця приблизно у чотири рази менші від загальнообласного значення.

МПіЗ є важливою складовою бюджетонаповнення ТГ. Їхня частка у доходах загального фонду ТГ Львівської області у 2024 р. коливається в діапазоні 52,9-7,8 % [5]. Найвищі показники фіксуються у ТГ: Східницька (52,9 %), Тростянецька (51,7 %), Поморянська (50,0 %), Стрілківська (49,9 %), Добросинсько-Магерівська (46,6 %); найнижчі (менше 20,0 %) у трьох ТГ: Боринська (17,9 %), Сколівська (17,7 %), Славська (7,8 %) (рис. 2).

Обсяги МПіЗ є чутливими до економічних і політичних потрясінь. Їхня диференціація за ТГ Львівської області є свідченням різної ефективності використання органами місцевого самоврядування наявних ресурсів і комерціалізації потенціалу території громади. Водночас, деструктивні демографічні виклики, криза на ринку праці й інвестицій, релокація бізнесу за кордон чи загалом його закриття, непевності середньотривалого і довготривалого економічного розвитку спричинені повномасштабною війною, висока економічна уразливість малого і середнього місцевого бізнесу знижують потенціал нарощування МПіЗ, обмежують важелі впливу органів місцевого самоврядування на наповнення бюджету громад, стагнують їхню діяльність [1]. Це спричинює до загрози втрати фінансової спроможності місцевого самоврядування, підриває фінансову самостійність ТГ, обмежує перспективні плани їхнього розвитку [6, 7]. Водночас, це потребує швидкого впровадження на рівні держави заходів заохочення до підприємницької діяльності на місцях, самозайнятості населення з метою компенсації втрат МПіЗ, з однієї сторони, та перегляду критерії ефективності функціонування органів місцевого самоврядування [1] та напрацювання стимулів відповідальності за результати фінансової діяльності ТГ, з іншої.

***Список використаних джерел*:**

1. *Аналіз виконання місцевих бюджетів за 2024 р. URL: https://decentralization.ua/news/19387*
2. *Бюджетний Кодекс України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17#Text*
3. *Васильєва Н.В. та ін. Місцевий бюджет і фінансове забезпечення об'єднаної територіальної громади: навч. посібник. К., 2017. 119 с.*
4. *Гончар Г.П. Особливості формування доходів місцевих бюджетів // Гроші, фінанси і кредит. 2020. Вип. 45. С. 225-232.*
5. *Дашборд «Бюджети територіальних громад України». URL: https://decentralization.ua/finance/dashboard (дата звернення: 22.09.2025).*
6. *Котик Л. Диференціація територіальних громад Львівської області: власні надходження бюджетних установ у першому півріччі 2025 р. // Соціально-гуманітарний вісник: зб. наук. пр. Вип. 60. Харків, 2025. С. 26-30.*
7. *Котик Л.І. Львівська територіальна громада: суспільно-географічні аспекти розвитку // Освітній й наукові виміри географії та туризму: матеріали III Всеукр. наук.-практ. інтернет-конф. Полтава: ПНПУ імені В.Г. Короленка, 2024. С. 124-129.*
8. *Місцеві податки. URL: https://tax.gov.ua/zakonodavstvo/podatki-ta-zbori/mistsevi-podatki.*
9. *Податковий кодекс України. Кодекс від 02.12.2010 р., № 2755-VI.*

УДК 911.3:61(477)

ПРОСТОРОВІ ТРАЄКТОРІЇ ВИБОРІВ В УКРАЇНІ ТА СОЦІАЛЬНО-ПОЛІТИЧНА ДИНАМІКА РЕГІОНІВ

Андрій Кузишин
kuzyshyn_a@tnpu.edu.ua
Тернопільський національний педагогічний університет імені В. Гнатюка, м. Тернопіль, Україна

Електоральні процеси в Україні від часу здобуття незалежності у 1991 році були постійним індикатором соціальних трансформацій, економічних змін і регіональних особливостей розвитку держави. Вони відтворювали політичні орієнтації населення та рівень громадянської активності, а також відображали соціальні запити суспільства. Як слушно зазначав M. Sobczyński (2014), політичний ландшафт території є результатом взаємодії інтересів населення та впливу еліт, що закріплюється у структурі виборчої поведінки.

Український електоральний простір із часом сформував чіткі регіональні траєкторії, які переплітаються з хвилями соціально-політичних змін. Спробуємо їх виділити.

1991–1994 рр.: стартовий період державотворення. Перші вибори відбувалися в умовах нечіткої соціально-економічної візії та одночасного прагнення до незалежності. Голосування за незалежність та перші президентські вибори мали радше символічний характер – це була легітимація нової держави. Просторова диференціація хоч і не була різкою, але вже окреслила латентні відмінності: максимальна підтримка незалежності зафіксована у Галичині, Волині, Поліссі та Києві; нижча – у Криму, Донбасі та південних регіонах. Саме в цей час окреслилися три «довгі траєкторії», які визначали логіку української політичної географії: історико-культурна (захід–центр–схід), економіко-функціональна (індустріальні райони проти периферій) та агломераційна (зростання ролі великих міст як центрів електоральної мобілізації). Вони стали базисом для подальших електоральних відмінностей.

1994–2004 рр.: інституціоналізація політики та поява олігархічних впливів. У цей період поступово формувалася багатопартійна система та політичні сили самостійницького спрямування. Паралельно структурувався олігархічний вплив, який почав визначати особливості регіональних симпатій. Вибори 1994 р. показали чіткі регіональні відмінності: великі міста продемонстрували вищу мобілізацію, тоді як периферії – нижчу. Донбас і Крим виявили стабільний стиль голосування, що залежав від місцевих елітних мереж. Галичина залишалася ціннісно орієнтованим регіоном із високим рівнем громадянської консолідованості.

Кінець 1990-х і початок 2000-х стали періодом політичного розмежування, коли регіональні ідентичності почали виразно впливати на виборчу поведінку. Посилення економічної нерівності та інформаційного впливу зміцнило

© Кузишин А., 2025

просторову поляризацію між західними і східними регіонами.

2004–2010 рр.: Помаранчева революція та географія політичної мобілізації. Цей період увійшов в історію як час політичної мобілізації, кульмінацією якої стала Помаранчева революція. Події 2004 року стали не лише реакцією на політичну кризу, а й проявом глибинних регіональних відмінностей. Мобілізація охопила центр, північ і захід України, які орієнтувалися на європейські цінності, тоді як схід і південь ще частково підтримували проросійські та промислово орієнтовані політичні сили.

Особливо важливим був урбаністичний компонент: Київ став центральним простором політичної дії, а площі міст перетворилися на ключові локації політичного спротиву. Міста західних та центральних областей стали активними осередками мобілізації.

Помаранчева революція створила новий тип соціального простору – простір громадянського спротиву, що став чинником подальшої Революції Гідності. Це доводить тривалу географічну значущість політичної активності, що трансформувала міські простори в арени громадянської дії.

2010–2014 рр.: консервація системи та "стабільне розчарування". Каденція 2010–2014 рр. характеризувалася поверненням до централізованої моделі управління, що поглибило територіальні диспропорції. Перемога Віктора Януковича чітко окреслила регіональну поляризацію: схід і південь підтримували Партію регіонів, тоді як захід і північ – рішуче відкидали її політичний курс.

Політика уряду посилила нерівномірний розподіл державних ресурсів: пріоритет віддавався індустріальним регіонам сходу, що поглиблювало асиметрію розвитку. Західні та центральні області, які очікували модернізаційних змін, опинилися на периферії державної уваги. Посилилася маргіналізація гуманітарної та демократичної складових, що викликало стійке суспільне невдоволення.

Поступове наростання протестних настроїв визначило передумови Революції Гідності. Саме географічні дисбаланси – нерівномірність розвитку, відмінності у доступі до духовних цінностей, політичної уваги та інвестицій – стали каталізатором нової хвилі мобілізації.

2014–2019 рр.: нова політична карта після Революції Гідності. Революція Гідності кардинально змінила структуру електоральної свідомості. Традиційна модель просторових відмінностей послабилася через переосмислення національної ідентичності та загрози зовнішньої агресії. Київ у цей період виконував роль не лише політичного центру, а й інноваційного ядра громадянської культури.

Західні та центральні області сформували пояс проєвропейської єдності – від Львова до Дніпра. Водночас схід і південь зазнали змін: анексія Криму та бойові дії на Донбасі змінили політичний баланс. Ті райони, що залишилися під контролем України, поступово орієнтувалися на модернізаційні та проукраїнські цінності.

Вибори 2014 і 2019 рр. показали ослаблення традиційної осі «схід–захід» і зростання ролі великих міст як центрів політичної модернізації. Міські

агломерації стали основними просторами циркуляції нових політичних ідей і громадянських практик.

2019–донині: нова електоральна парадигма та просторове вирівнювання. Події після 2019 року стали безпрецедентним явищем у політичній історії України. Перемога В. Зеленського ознаменувала перший випадок майже однорідної просторової підтримки одного кандидата по всій країні. Це означало руйнацію старої моделі регіональної поляризації.

Південні та східні області, які раніше були опорними територіями проросійських сил, змістили акценти на підтримку «нових облич» і антисистемних підходів. Політичний вибір став менш прив'язаним до етнокультурних чинників і більше – до соціально-економічних очікувань.

Міські центри стали локомотивами політичної модернізації: вони задавали тренди цифровізації, боротьби з корупцією та оновлення державного управління. Сільські території також долучилися до загальнонаціонального запиту на перезавантаження політичної системи.

Після початку повномасштабної агресії Росії у 2022 році формуються нові моделі електоральної єдності. Регіональні відмінності зменшилися, виникла загальнодержавна консолідація навколо питання збереження державності та інтеграції в ЄС і НАТО.

Отож, електоральні процеси в Україні відображають глибокі трансформації – від формування державності до сучасних викликів війни. Вони демонструють еволюцію політичної культури: від патерналістського голосування до громадянської відповідальності. Просторовий аналіз показує, що регіональні відмінності залишаються важливими, проте їхня природа змінюється. На зміну поділу «захід–схід» приходить поділ «центр–периферія» та зростання ролі великих міст як інноваційних політичних просторів. Таким чином, вибори залишаються барометром суспільних настроїв, а також показником потенційних шляхів розвитку української політичної системи та її регіональних ідентичностей.

Список використаних джерел:

1. *Кузишин А.В., Поплавська І.В. Особливості політичної ідентичності населення України через призму результатів електоральної прихильності. Фундаментальні ментально-ціннісні відмінності українців і росіян як підґрунтя їх цивілізаційного протистояння: колективна монографія / за заг. ред. доктора наук з державного управління, професора І.А. Семенець-Орлової, кандидата наук з державного управління В.М. Паращенко та О.О. Паращенка. Одеса : Олді+, 2023. С. 18-38*
2. *Кузишин А.В. Територіальна стійкість та електоральні процеси: досвід сучасної України. Наукові записки ТНПУ. Серія: Географія. Тернопіль: СМП «Тайп», 2024. № 2 (57). С. 4-13.*
3. *Кузишин А.В. Територіальна стійкість і електоральні процеси – єдність чи протиставлення? Природа і суспільство: виклики і поступ. Матеріали міжнародної наукової конференції, присвяченої 80-річчю географічного факультету ЧНУ ім. Ю. Федьковича (м. Чернівці, 11–13 жовтня 2024 р.). Чернівці: Чернівец. нац. ун-т, 2024. С. 150-152.*
4. *Kuczabski, A., Kuzyshyn, R., Kuzyshyn, A. Shaping the image of Ukraine in the modern English-language information space based on the example of periodicals. Journal of Geography, Politics and Society, 2025. 15(2), 59–65.*

5. *Sobczyński, M. Krajobraz kulturowy, administracyjny i polityczny a region polityczny. Kilka uwag o istocie zjawisk. Studia z Geografii Politycznej i Historycznej. Tom 3 (2014), s. 49-70.*
6. *Zarycki, T. Region jako kontekst zachowań politycznych, Warszawa: Scholar. 2002. 195 s.*

УДК 911.3(477)

ВНУТРІШНІ МІГРАЦІЇ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ В УМОВАХ ПОВНОМАСШТАБНОЇ ВІЙНИ

Ірина Мандрик
mandryk2008@gmail.com
Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна

Від початку повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України 24 лютого 2022 р. питання внутрішнього переміщення населення набуло загальнодержавного масштабу. Адже мільйони українців втратили свої домівки й змушені були переїхати в інші регіони України або виїхати закордон.

Аналіз звітів про внутрішнє переміщення населення на основі опитувань загального населення, які проводила Міжнародна організація з міграцій (МОМ) свідчить про те, що пік кількості осіб у статусі внутрішньо переміщених осіб (ВПО) припав на квітень 2022 р., після чого у наступні місяці цей показник поступово зменшувався. Кількість осіб, що повернулись, зростала до вересня 2022 р., після чого спостерігалась тенденція до зменшення, і з вересня 2023 р. кількість тих, хто повернувся, почала перевищувати кількість ВПО.

На початку повномасштабної війни, кількість ВПО в Україні становила 7,7 млн осіб**,** або 17,5% усього населення країни. Найбільшими регіонами походження ВПО виступали Харківська (21%)**,** м. Київ (19%)**,** Київська (18%)**,** Донецька (15%) та Луганська (5%) області**.** Областями, які прийняли найбільшу кількість ВПО, стали, насамперед, Дніпропетровська (11%)**,** Київська (10%)**,** Львівська (9%) та Вінницька (7%) області [1].

У січні 2023 р. було зафіксовано зниження кількості ВПО до 5,4 млн осіб, що свідчить про початок часткового повернення та стабілізації ситуації у низці регіонів. Водночас зростала тривалість переміщення: 58% ВПО перебували в такому статусі понад 6 місяців, а 83% – понад 3 місяці, середня тривалість становила 229 днів. ВПО зі сходу України залишались найбільш чисельною групою – 70% від усіх ВПО, що пояснюється масштабами руйнувань у регіоні. При цьому помітним стало зростання частки переміщених осіб у межах власного макрорегіону, зокрема у східних і південних областях України [2].

У квітні 2024 р. зафіксоване подальше зниження кількості ВПО до 3,7 млн осіб, водночас збільшилась кількість осіб, які повернулися до місць постійного проживання (4,73 млн осіб), з яких дві третини проживають у рідних громадах понад рік. Основними напрямками повернення стали м. Київ (22%), Київська

© Мандрик І., 2025

(15%) та Харківська області (15%). Переважна більшість ВПО, що залишаються в Україні, не планують змінювати місце проживання найближчим часом [3].

Станом на початок 2025 р. загальна чисельність ВПО в Україні становила 3,67 млн осіб, водночас 4,24 млн осіб повернулися до місць постійного проживання. Переважна більшість з них повернулися понад рік тому, що свідчить про поступову стабілізацію ситуації у певних регіонах. Основні напрямки повернення – м. Київ (21%), Харківська (16%) та Київська (14%) області. При цьому 25% повернених раніше перебували за кордоном, переважно в Польщі, Німеччині та Чехії, однак більшість таких повернень мали короткостроковий характер [4; 5].

Соціально-демографічна структура осіб, що повернулися, характеризується переважанням жінок (60%), значною часткою осіб старше 60 років (23 %), а також наявністю осіб з інвалідністю (19 %) та дітей шкільного віку (726 тис.) у складі домогосподарств [5].

Найбільша концентрація ВПО спостерігається у Дніпропетровській області (520 тис., що становить 14% від загальної чисельності ВПО), Харківській області (447 тис., що становить 12% від загальної чисельності ВПО), м. Києві (401 тис., що становить 11% від загальної чисельності ВПО) та Київській області (294 тис., що становить 8% від загальної чисельності ВПО) [4].

Основним регіоном походження переміщених осіб залишається Донецька область, звідки перемістилося 28% усіх ВПО. Значна частка переміщених осіб протягом тривалого часу продовжує проживати поза межами своїх постійних домівок: 62% ВПО залишаються у переміщенні понад два роки, а медіанна тривалість переміщення становить 880 днів. Це свідчить про перехід явища внутрішнього переміщення з фази тимчасової мобільності до стійкої форми довготривалого проживання у нових локаціях.

Попри затяжний характер переміщення, лише 15% опитаних ВПО заявили про намір повернутися до місць свого походження, тоді як 87% планують залишатися на поточному місці проживання у найближчій перспективі, з них 70% – на тривалий термін. Найвищий рівень наміру залишитися спостерігається серед ВПО, які мешкають у м. Києві, Київській та Одеській областях. Це вказує на формування нових міграційних осередків та зростання ролі приймаючих громад у процесі довгострокової інтеграції переміщеного населення.

Соціально-демографічна структура ВПО демонструє підвищену вразливість: 59% становлять жінки, 26% – особи віком 60 років і більше, 23% – діти. Крім того, 31% домогосподарств мають осіб з інвалідністю, а 44% – членів із хронічними захворюваннями, що створює додаткове навантаження на систему охорони здоров’я та соціальних послуг.

Переважна більшість ВПО змушена застосовувати стратегії виживання у відповідь на складні життєві обставини: 86% респондентів повідомили, що вони зменшили витрати, споживання або сподіваються на гуманітарну допомогу. Найбільш поширені заходи економії – перехід на дешевші продукти харчування (63% опитаних застосовують таку стратегію), скорочення витрат на комунальні послуги (56%) та зменшення обсягів споживання їжі (52%) [4].

Окрему категорію становлять 355 тис. ВПО, які повернулися з-за кордону, але не змогли повернутися до місця постійного проживання через безпекові або інфраструктурні ризики. Переважна більшість із них – вихідці з Донецької, Харківської та Херсонської областей. Основні потреби цієї групи зосереджені на доступному житлі (12%), можливостях працевлаштування (15%) та отриманні медикаментів (11%) [5].

Отже, активність і просторові особливості міграційних процесів в Україні протягом останніх років зазнали суттєвих трансформацій унаслідок російської агресії. Повномасштабне вторгнення росії в Україну в 2022 р. призвело до зростання кількості внутрішньо переміщених осіб та до збільшення навантаження на регіони, які їх приймають, а явище ВПО набуло довготривалого характеру. Такий величезний масштаб внутрішніх переміщень, впливає на просторову структуру населення, ринок праці, соціальну інфраструктуру. Натомість ВПО стикаються з низкою проблем, що охоплюють гуманітарну, соціально-економічну та психологічну сфери, і відповідно потребують системної державної підтримки у їх вирішенні.

Список використаних джерел:

1. *Звіт про внутрішнє переміщення населення в Україні. Опитування загального населення. Раунд 3 – квітень 2022. URL: https://dtm.iom.int/reports/zvit-pro-vnutrishne-peremischennya-v-ukraini-opituvannya-zagalnogo-naselennya-raund-3-17 (дата звернення: 02.11.2025).*
2. *Звіт про внутрішнє переміщення населення в Україні. Опитування загального населення. Раунд 12 – січень 2023. URL: https://dtm.iom.int/reports/ukraina-zvit-pro-vnutrishne-peremischennya-v-ukraini-opituvannya-zagalnogo-naselennya-0 (дата звернення: 03.11.2025).*
3. *Звіт про внутрішнє переміщення населення в Україні. Опитування загального населення. Раунд 16 – квітень 2024. URL: https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbdl1461/files/reports/IOM_UKR_GPS_Internal%20Displacement%20Report_Round%2016_UA_June%202024.pdf (дата звернення: 04.11.2025).*
4. *Звіт про внутрішнє переміщення населення в Україні. Опитування загального населення. Раунд 19 – січень 2025. URL: https://dtm.iom.int/reports/ukraina-zvit-pro-vnutrishne-peremischennya-naselennya-v-ukraini-opituvannya-zagalnogo-1?close=true (дата звернення: 05.11.2025).*
5. *Звіт про повернення населення в Україні. Опитування загального населення. Раунд 19 – січень 2025. URL: https://dtm.iom.int/reports/ukraina-zvit-pro-poverennya-naselennya-v-ukraini-opituvannya-zagalnogo-naselennya-raund-19 (дата звернення: 05.11.2025).*

УДК 911.3

МІГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ ТА ДЕМОГРАФІЧНІ ТРАНСФОРМАЦІЇ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ

Володимир Матвієнко, Валентин Стафійчук, Наталія Матвієнко
ozero11@ukr.net, valikosta@ukr.net, matvienko.natalia.univ@gmail.com
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

Російсько-українська війна спричинила масову міграцію, яка в свою чергу суттєво змінила демографічну структуру в Україні. Згідно даних Євростату [2], станом на 31 серпня 2025 року 4,37 мільйона громадян, які виїхали з України через війну, мали тимчасовий статус захисту в ЄС. Найбільшу кількість осіб з України прийняли наступні країни ЄС: Німеччина (1 210515 осіб), Польща (995 925 осіб) та Чехія (383 855 осіб).

У потоці біженців з України 60 % становлять жінки, 40 % – чоловіки. Якщо брати за віковими групами, то серед тих, хто виїхав частка людей віком 65 років і старше склала 6 %, людей віком від 18 до 64 років – 63 %, осіб віком до 18 років – 31 %. Отже, у віковій структурі населення України частка пенсіонерів зросла, а людей працездатного віку суттєво зменшилася. Відсоток дітей серед українських біженців за кордоном є вищим, ніж серед внутрішніх переселенців у самій Україні.

На думку заступника директора з наукової роботи Інституту демографії та соціальних досліджень імені М.В. Птухи НАН України Олександра Гладуна, така диспропорція призводить до економічних проблем у державі, зокрема, безпосередньо впливає на фінансову систему, адже зменшуються відрахування до державних соціальних фондів, а потреба у виплаті пенсій та іншої допомоги залишається [5]. Перша заступниця міністерки соціальної політики України Дарія Марчак констатує, що кількість людей, які потребують підтримки, після початку повномасштабної війни критично збільшилася [10]. Профіль людей, які сьогодні мають ознаки вразливості також дуже змінився. Якщо до початку повномасштабної війни найбільша вразливість людей була пов'язана з інвалідностями набутими в дитинстві та з віком внаслідок зношеності організму, то сьогодні це військовослужбовці, які потребують лікування, військовослужбовці, які отримали інвалідність внаслідок війни, родини загиблих воїнів, внутрішньо переміщені особи, діти, які втрачають батьків, родини, які втрачають домівки. З 3,5 мільйонів внутрішньо переміщених осіб, 1,1 мільйона вважаються найуразливішими. Міністерка соціальної політики Оксана Жолнович зазначила, що до повномасштабного вторгнення в Україні проживало 2,7 млн людей з інвалідністю, а на середину 2023 року цей показник сягнув 3 мільйонів [4].

У 2023-2024 навчальному році у закордонних вишах навчалося 115 тисяч студентів з України. Це майже удвічі більше, ніж до повномасштабної війни Росії проти України. Кабінетом Міністрів України 26 серпня 2025 року було

© Матвієнко В., Стафійчук В., Матвієнко Н., 2025

оновлено правила перетину кордону для чоловіків віком від 18 до 22 років, зокрема їм було дозволено безперешкодно виїжджати за кордон. Президент України Володимир Зеленський зазначив, що дане рішення було прийняте з метою подальшого запобігання виїзду з України хлопців підліткового віку, адже ця негативна тенденція лише прогресувала. Він також зазначив, що молодь має навчатися в Україні, щоб не втрачався зв'язок з Батьківщиною [3]. Прогнозувалося, що 45 % чоловіків віком від 18 до 22 років не мають наміру залишати країну. Чи змотивує дане рішення українську молодь вступати до українських вишів буде зрозуміло після вступної кампанії 2026 року. Натомість на ринок праці України дане рішення доволі швидко вплинуло негативно. Вже наприкінці вересня 41 % українських роботодавців зазначили про зростання кількості звільнень серед молоді (59 %), складнощі з пошуком кандидатів віком до 22 років (55 %) та зменшенням відгуків на вакансії (44 %). Серед найвразливіших секторів виявилися ритейл, готельний і ресторанний бізнес, логістика, сезонні роботи [11].

За даними МВС Чехії, якщо до вересня цього року влада видавала в середньому по 1,5 тисячі дозволів на тимчасовий захист українцям, то за вересень-жовтень показник сягнув рекордного рівня – 3,1 тис. На думку прессекретаря МВС Чехії, основною причиною є саме дозвіл виїжджати з країни молодим чоловікам від 18 до 22 років [8]. Після надання цього дозволу в Німеччині, також, побільшало українців, які просять захисту. За даними МВС Німеччини, у травні через реєстраційну систему “Free” було розподілено 7961 українців, у серпні – 11 277, у вересні – 18 755 [9]. За даними прикордонної служби Польщі, порівняно з серпнем у вересні було зафіксовано збільшення перетину кордону більш, ніж у 10 разів саме українцями 18-22 років.

На думку віце-президента з питань освіти Київської школи економіки Єгора Стадного, для українців отримання вищої освіти у західних університетах стало зручним місточком для міграції. Дуже тривожними виявилися результати проведеного фундацією Олени Зеленської опитування підлітків 13-16 років про те, як вони бачать своє майбутнє. Кожна четверта дитина не виключає можливості виїзду за кордон, а головними причинами було зазначено «більше можливостей» (80 %), «побачити світ» (64 %), «здобути якісну освіту» (39 %). Безпеку підлітки поставили лише на четверте місце (38 %) [6].

Згідно результатів масштабних досліджень проведених Міжнародною організацією міграції (28 тисяч респондентів у 11 країнах Європи) за підсумками 2023 року планували залишатися в країнах перебування 70 % українських біженців. Понад 66 % опитаних Київським міжнародним інститутом соціології (2024 рік) українських біженців у Німеччині, Польщі та Чехії визнали, що повністю задоволені своїми нинішніми умовами проживання в новій країні. Майже 45 % опитаних хоч і не подавали документи, але хотіли б отримати громадянство іншої країни. Цікаво, що згідно опитування у вищезгаданих країнах 56 % українських біженців отримують інформацію про Україну, 34 % нею не цікавляться, а 11 % сказали, що “важко відповісти”. У Київському міжнародному інституті соціології наголосили, що згідно результатів проведеного опитування припущення про повернення 50 %

українських біженців є швидше оптимістичним сценарієм [1]. Зрозуміло, що чим довше триватиме війна, тим менше українців повернеться додому. Відбувається природній процес і українці за кордоном асимілюються. Вони вивчають мову, підтверджують свою кваліфікацію, або здобувають новий фах та йдуть працювати. Багато родин, які мають дітей, що почали здобувати початкову освіту за кордоном, розуміють, що продовжити навчання по поверненню в Україну дітям буде дуже складно. Є реальна загроза, що значна частина саме людей працездатного віку та родин з дітьми можуть не повернутися. По завершенню війни родини також будуть воз'єднуватися за межами України. На додачу до відтоку кваліфікованих жінок Україна втратить ще й частину кваліфікованих чоловіків. Як наслідок, Україна може втратити до 7,7 % свого ВВП. Більш схильними до повернення в Україну є люди похилого віку та люди з середнім рівнем освіти. Це означає, що демографічна криза в Україні значно поглибиться, а від того чи повернуться українці додому після війни, залежатиме відновлення економіки України та її майбутнє.

Український уряд вже зараз має розробляти кроки подібні до тих, що запропонувала українцям Європа. Йдеться не лише про безпеку і житло, але й про сприяння зайнятості. Серед біженців з України (часто за сприяння державних програм) з метою працевлаштування перепрофілювалися 11 %, тоді як серед переселенців всередині країни – 0,2 %. На думку директора Центру соціально-економічних досліджень CASE Україна Дмитра Боярчука, міграційна криза під час війни показала недооціненість українських трудових ресурсів і саме під цим кутом потрібно підходити до повернення біженців – "конкурувати за нашу, але тепер вже дорогу робочу силу". Тому ще до повернення українців з-за кордону варто було б зробити переоцінку робочої сили в самій Україні та збільшити її вартість. Підтримуємо думку фахівця про те, що "спочатку потрібно "капіталізувати" тих, хто вже тут, кого ні в чому не потрібно переконувати, і хто за будь-яких умов планує своє життя в Україні" [7].

Список використаних джерел:

1. *BBC news Україна, 14 травня 2024. Біженці втрачають зв'язок з Україною. Що показали дослідження. URL: https://www.bbc.com/ukrainian/articles/cprggynrp38o*
2. *Eurostat. 4,37 million under temporary protection in August. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20251010-1*
3. *Андаліцька І. Президент пояснив, чому дозволили виїжджати хлопцям 18-22 років. УНІАН, 29.08.25. URL: https://www.unian.ua/society/vijizd-18-22-roki-zelenskiy-poyasniv-chomu-yunakam-dozvolili-peretinati-kordon-13113822.html*
4. *Барсукова О. За півтора року кількість людей з інвалідністю в Україні зросла на 300 тисяч – Мінсоцполітики. Українська правда, 19 вересня 2023. URL: https://life.pravda.com.ua/society/2023/09/19/256633/*
5. *Бережанський І. Демограф розповів, скільки чоловіків виїхало з України після початку війни. ТСН, 02.10.2025. URL: https://tsn.ua/ukrayina/demohraf-rozpoviv-skilky-cholovikiv-vyyikhalo-z-ukrayiny-pislia-pochatku-viyny-2924963.html#google_vignette*
6. *Дорош С. Студентська міграція з України: які її масштаби і що обирає молодь. BBC news Україна, 14 вересня 2025.URL: https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c059jjzz0v2o*
7. *Зануда А. Скільки українців не повернуться з-за кордону і чим це загрожує Україні. BBC news Україна, 5 серпня 2023. URL: https://www.bbc.com/ukrainian/articles/c06e1y0lv80o*

8. *Озтурк І. У Чехії різко зросла кількість біженців з України. Главком, 27 жовтня, 2025. URL: https://glavcom.ua/world/observe/u-chekhiji-rizko-zrosla-kilkist-bizhentsiv-z-ukrajini-1085205.html*
9. *Порощук Н. Дозвіл на виїзд 18-22-річних. У Німеччині різко зросла кількість українських біженців. Главком, 15 жовтня, 2025. URL: https://glavcom.ua/world/observe/u-nimechchini-rizko-pobilshalo-ukrajintsiv-jaki-shukajut-zakhistu-1083329.html*
10. *Сисак І. На кожну дитину будемо платити 50000 гривень. Дарія Марчак про виплати матерям, пенсії, рівень бідності та ВПО. Радіо свобода, 8 липня 2025. URL: https://www.radiosvoboda.org/a/vyplaty-materyam-pensiyi-riven-bidnosti-vpo-dariya-marchak/33467280.html*
11. *Хмельницька В. Виїзд чоловіків 18-22 років за кордон: скільки хлопців залишаються в Україні – дослідження. ТСН, 30.09.2025. URL: https://tsn.ua/ukrayina/vyyizd-cholovikiv-18-22-rokiv-za-kordon-skilky-khloptsiv-zalyshaiutsia-v-ukrayini-doslidzennia-2923988.html*

УДК 911.3

КРЕАТИВНІ ХАБИ ЯК ОСНОВА ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

Олексій Нємець
oleksii.niemets@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Креативні хаби та кластери в Україні є новими центрами економічного розвитку, що відіграють стратегічну роль у повоєнній трансформації регіонів. Їхнє значення виходить далеко за межі суто культурної діяльності, оскільки вони функціонують як багатовекторні платформи, здатні стимулювати інновації, розвивати підприємництво тощо. Така діяльність необхідна для формування конкурентоспроможної економіки, особливо в умовах, коли необхідно замінити або диверсифікувати зруйновану індустріальну базу. Хаби є ключовими платформами для розвитку стартапів, культурних ініціатив та технологічних проєктів, які не лише генерують нові продукти та послуги, але й сприяють інтеграції української економіки у глобальний простір. Шляхом інтеграції сучасних технологій та креативних ідей, ці простори чинять значний вплив на створення нових робочих місць та зміцнення співпраці між різними галузями. Особливе значення креативних хабів у регіональному відновленні полягає у їхній здатності підвищувати регіональну стійкість (resilience). В умовах, коли традиційні виробничі та логістичні ланцюги регіональної економіки зазнали руйнувань, креативні хаби стають осередками міжгалузевої співпраці, що дозволяє малим креативним підприємствам, що базуються на знаннях та інтелектуальному капіталі, швидко адаптуватися до нових економічних реалій [7]. Така економіка, менш залежна від матеріаломісткої промисловості, є структурно стійкішою до фізичних руйнувань і мінімізує залежність регіону від зовнішніх чинників, забезпечуючи внутрішню стабільність місцевого економічного середовища. В умовах війни та пошуку шляхів відновлення

© Нємець О., 2025

потенціалу регіонів України, саме креативні хаби можуть стати локомотивами розвитку, здатними концертувати економічні, соціальні, культурні та інші функції. Розглянемо приклади креативних хабів в різних регіонах України, які є специфічними саме для наших складних умов сучасності.

Проєкт «Промприлад.Реновація» в Івано-Франківську є показовим прикладом успішної трансформації креативного хабу в повноцінну регіональну економічну екосистему [8]. Цей простір цілісно розвиває бізнес, освіту, мистецтво та урбаністику, демонструючи, як креативні індустрії можуть стати потужним рушієм масштабної ревіталізації міських територій. Фінансова модель проєкту доводить високу життєздатність сектору, залучивши понад $5 022 074 інвестицій від 409 інвесторів [4]. Такий рівень залучення приватного капіталу та довіри громади є свідченням ефективності обраної інклюзивної економічної моделі. Більше того, фінансовий прогноз, розроблений Ernst&Young у 2017 році, підтвердив значну потенційну прибутковість проєкту, оцінивши його чисту поточну вартість (NPV) на рівні $6.5 млн, а внутрішню норму прибутку (IRR) – на рівні 25.3% [4, 8]. Модель краудінвестінгу та імпакт-інвестування, застосована «Промприладом», є прямим механізмом подолання виклику недостатнього державного фінансування. Успішне залучення великої кількості малих інвесторів забезпечує фінансову автономію регіонального проєкту, зменшуючи його залежність від централізованих або міжнародних інституцій. Така модель може бути масштабована в інших регіонах для швидкого відновлення інфраструктури, де традиційні банківські кредитні механізми часто недоступні через брак заставного майна. Таким чином, децентралізоване фінансування сприяє не лише економічному зростанню, а й підвищенню регіональної фінансової стійкості.

Креативні хаби відіграють ключову роль у формуванні професійної інфраструктури, необхідної для масштабування креативних індустрій. Грантові програми, зокрема від British Council, акцентують увагу на підтримці не лише фізичних просторів, але й галузевих об'єднань, таких як CASES, LINOLEUM та Design4Ukraine [1]. Ці організації створюють необхідну професійну базу – цифрові каталоги гравців сектору, довідники для анімаційної індустрії та дослідження професійної етики. Конкретні приклади креативних хабів демонструють їхній інноваційний потенціал. Наприклад, «Острів» (Київ) функціонує як культурно-дослідницька платформа у сфері дизайну, об’єднуючи технології, культуру й інновації [1]. Його діяльність, включаючи двомісячну резиденцію «Discovery Maker Lab» та створення інтерактивної бази даних для дизайнерів і мейкерів, є критичною для інтеграції креативного виробництва з передовими технологіями. Центр Карпатської культури (Косів) зосереджується на перетворенні автентичних ремесел та історико-культурної спадщини на комерційно успішний продукт через розробку бренду, запуск двомовного сайту та маркетингової стратегії [1]. Some People (Харків), розвиваючи Центр нової культури з концертним майданчиком і коворкінгом, планує створити букінг-агенцію та провести серію тренінгів, посилюючи комерційну спроможність місцевої творчої формації [1]. Наведені приклади ілюструють, що хаби є важливими не лише як фізичні простори, але й як

механізми, які підвищують професійну кваліфікацію та забезпечують ринкову присутність регіональних креативних продуктів.

В умовах повномасштабної війни та масового внутрішнього переміщення населення, соціальна функція креативних хабів стає критично важливою, забезпечуючи психосоціальну стійкість громад. Такі простори виконують роль осередків, що сприяють інтеграції найбільш вразливих груп населення. Яскравим прикладом є Veteran Hub (Вінниця), спеціалізований креативний простір, спрямований на вирішення актуальних проблем ветеранів та їхніх сімей [5]. Хаб надає безоплатну професійну консультативну допомогу та можливості для психологічного розвантаження. За даними хабу, протягом двох місяців його фахівці надали понад 200 консультацій, головним чином з тематики працевлаштування [5]. Це підкреслює прямий зв'язок між наданням соціальної підтримки та економічною реінтеграцією. Окрім працевлаштування, хаб також допомагає ветеранам у створенні власного бізнесу , забезпечуючи спеціалізовані приміщення для роботи та конференцій, які відповідають усім сучасним вимогам доступності. У Львові Інтеграційний хаб «Твоя опора», створений при Прихистку для ВПО, демонструє мультидисциплінарний підхід до соціалізації внутрішньо переміщених осіб [10]. Мета хабу – сприяти новим мешканцям Львова реалізувати себе та стати повноцінними членами громади шляхом «змішування» львів'ян з гостями міста для налагодження ефективного діалогу. Хаб надає комплексні послуги, що включають можливість розширити коло знайомств, опанувати нові навички, а також знайти можливості для працевлаштування. Серед послуг – майстер-класи з арт-терапії, які визнаються прекрасним інструментом для заспокоєння нервової системи та підвищення психологічної стійкості [10]. Отримання такої психологічної підтримки дозволяє знизити рівень стресу та підвищує готовність ВПО до подальших кроків, таких як отримання консультацій з працевлаштування та інтеграція в регіональні ринки праці. В селі Гораївка Хмельницької області переселенка з Харкова перетворила непрацюючу школу в творчий комплексний креативний простір «Бакота хаб» [9]. Він виконує різні соціально-економічні функції для місцевого населення, туристів та переселенців, виконуючи роль хостелу, культурного центру, творчої лабораторії для спільних цікавих проєктів. Село, в якому проживало менше тисячі жителів почало відроджуватися, мігранти частіше вибирають його для проживання [9]. Наведені приклади свідчать про те, що креативний хаб виступає як соціальний акселератор, забезпечуючи перехід від пасивної допомоги до активної економічної участі у громаді.

Креативні хаби ефективно використовують культурну ідентичність як економічний ресурс, що має вирішальне значення для регіонального брендингу. Центр Карпатської культури у Косові є прикладом хабу, сфокусованого на популяризації історико-культурної спадщини Карпат та підтримці автентичних ремесел [2]. Косів був обраний для ініціативи «Creative Towns and Regions, що підкреслює його потенціал використання культурного капіталу для міжнародного позиціонування та розвитку туризму [2]. Стратегічний проєкт хабу передбачає створення потужного бренду, запуск двомовного сайту та реалізацію маркетингової стратегії, що трансформує культурну діяльність у сталий комерційний продукт. Таким чином, хаби допомагають регіонам

зміцнювати свою позицію на міжнародному рівні, перетворюючи нематеріальну спадщину на відчутний економічний актив.

Креативні простори відіграють значну роль у процесах урбаністичної ревіталізації, трансформуючи занедбані промислові або культурні об'єкти на сучасні центри притягання, як це видно на прикладах Lem Station у Львові [3] та Promprylad в Івано-Франківську [4, 8]. Крім того, в умовах війни креативні простори наближені до лінії зіткнення чи в регіонах, що постраждали від обстрілів, виконують функцію оперативного відновлення та підтримки громади. Креативна платформа «Млин» [6] у Запоріжжі є ілюстрацією цієї ролі. Команда хабу не лише займається відображенням на карті креативних просторів міста, але й працює над частковим відновленням власної інфраструктури після ракетного удару [6]. Здатність до швидкої адаптації та локального, швидкого відновлення вигідно відрізняє креативні хаби від великих державних чи муніципальних проєктів. Будучи гнучкими громадськими ініціативами, вони можуть оперативно реагувати на критичні виклики, як-от пошкодження інфраструктури, що робить їх цінним інструментом для місцевого самоврядування у відновленні стійкості міської інфраструктури.

Узагальнюючи викладене слід зазначити, що креативні хаби слугують потужними центрами стимуляції інноваційних перетворень в соціально-економічній площині, забезпечують економічне зростання певної території на основі таких засад, як інтелектуальна власність, індивідуальний творчий потенціал, креативність, підтримки органів місцевого самоврядування [7]. В важкий для України час вони можуть не лише забезпечити нівелювання багатьох соціально-економічних проблем, а й підвищити рівень конкурентоздатності країни на світовому та європейському рівні, створювати основи для повернення мільйонів українських мігрантів додому для відновлення нашої країни. В Україні креативні хаби виникають в різних регіонах і це надзвичайно важливо для відновлення територій громад, міст і містечок і навіть невеликих сільських територій. Кожна громада, населений пункт мають свої неповторні особливості, красоти, унікальні історичні традиції, місцеві ремесла, талановитих творчих особистостей, фахівців різних професій тощо. Люди, їх творчість, таланти є основою розвитку громад і потужним локомотивом відновлення і подальшого розквіту цих територій. В такому випадку завдяки підтримці, в першу чергу місцевого самоврядування, креативні хаби можуть стати не тільки основою відновлення економіки цієї території, а й центром відновлення місцевої і національної культури та національної єдності. Аналіз свідчить, що креативні хаби є незамінним інструментом для забезпечення комплексного повоєнного відновлення регіонів України. Вони поєднують вирішення критичних економічних, соціальних та культурних завдань, забезпечуючи стійкість на локальному рівні. Економічно вони стимулюють інновації та підприємництво, створюючи нові робочі місця та розширюючи можливості для інтеграції молодих підприємців. Соціально вони виконують функцію «соціального акселератора», перетворюючи пасивних бенефіціарів (ВПО, ветеранів) на активних економічних суб’єктів через надання спеціалізованої психосоціальної та професійної допомоги. Модель, що поєднує інноваційну економіку (як у випадку «Промприлад.Реновація») та

цілеспрямовану соціальну місію (як у Veteran Hub), доводить фінансову життєздатність сектору та здатність залучати значні приватні інвестиції, мінімізуючи залежність регіонів від централізованих ресурсів, що сприятиме зміцненню загальних позицій України на міжнародному ринку креативних індустрій. Креативні хабі, креативні індустрії як складові креативної економіки в цілому, виступають основою предметно-об'єктної області дослідження суспільної географії. Питання, що вимагають розгляду і детального дослідження лежать в теоретико-методичній та практичній площині суспільної географії. Актуальним завданням є розробка методики обрахування комплексного потенціалу креативних хабів, що важливо для планування соціально-економічного розвитку регіонів України, особливо на етапі відновлення після закінчення війни, забезпечення умов для повернення мігрантів в Україну тощо.

Список використаних джерел:

1. *British Council Україна. Гранти для розвитку креативної економіки 2024-2025. URL: https://www.britishcouncil.org.ua/programmes/arts/creative-economy/%D1%81reative-economy-development-grants*
2. *Cities selected for Creative Towns and Regions Initiative. URL: https://www.culturepartnership.eu/en/article/cities-selected-for-creative-towns-and-regions-initiative*
3. *Lem Station. URL: https://findme.in.ua/ua/lviv/companies/keyword__kreativniy-hab-dlya-spriyannya-rozvitku-socialnih-meshkanciv-mista/*
4. *Promprylad.Renovation зібрав 5 млн доларів інвестицій. URL: https://kurs.if.ua/promprylad-renovation-zibrav-5-mln-dolariv-investyczij/*
5. *Veteran Hub – креативний простір, де дбають про добробут ветеранів. URL: https://www.vin.gov.ua/news/ostanni-novyny/31935-veteran-hub-kreatyvnyi-prostir-de-dbaiut-pro-dobrobut-veteraniv*
6. *Креативна платформа «Млин» Запоріжжя: від історії Нибура до сучасного хабу. URL: https://omore.city/articles/368193/kreativna-platforma-mlin-zaporizhzhya-vid-istorii-nibura-do-suchasnogo-habu-*
7. *Креативні хаби та кластери: нові центри економічного розвитку в Україні. URL: https://www.google.com/search?q=https://www.researchgate.net/publication/388834352_KREATIVNI_HABI_TA_KLASTERI_NOVI_CENTRI_EKONOMICNOGO_ROZVITKU_V_UKRAINI*
8. *Промприлад. Реновація. Показники ефективності проекту. URL: https://www.invest.if.gov.ua/offer/investment/promprilad-renovaciya*
9. *Реабілітація ветеранів та мистецькі резиденції: як функціонує «Бакота Хаб» на Хмельниччині. URL: https://kompkd.rada.gov.ua/news/main_news/76876.html*
10. *Розширити коло знайомств, опанувати нові навички: як працює Інтеграційний хаб «Твоя опора» у Львові. URL: https://www.ukr.net/ru/news/details/lviv/103253956.html*

УДК 911.3:711.1.25

ПРОСТОРОВЕ ПЛАНУВАННЯ У ВИКЛИКАХ ДЕМОГРАФІЧНИХ ТА СУСПІЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ ДЕОКУПОВАНИХ ГРОМАД

Ігор Пилипенко, Дар'я Мальчикова
ihorpylypenko@gmail.com, darina1378@gmail.com
Херсонський державний університет, м. Херсон, Україна

Повоєнне відновлення України супроводжується масштабними та безпрецедентними викликами для територіальних громад, які пережили період окупації. Традиційні підходи до просторового планування, що базувалися на парадигмі постійного зростання та розширення урбанізованих територій [3], виявляються нерелевантними в умовах демографічної кризи та руйнувань воєнного часу. Просторове планування у таких громадах сьогодні виходить далеко за межі інженерно-технічної задачі фізичної реконструкції зруйнованих об'єктів. Воно потребує глибокого та системного врахування демографічних і соціальних змін, які сталися внаслідок військових дій [1].

Ключовою проблемою є формування нової реальності, що характеризується зменшенням чисельності населення, інтенсивними міграційними процесами та трансформацією економічних функцій населених пунктів [2]. Ігнорування цих факторів загрожує створенням нежиттєздатної інфраструктури, утримання якої стане непосильним тягарем для місцевих бюджетів. Найбільш критичним фактором, що визначає майбутнє деокупованих територій, є різке скорочення чисельності населення. Це явище має системний вплив на всі сфери життєдіяльності. Зменшення кількості споживачів послуг призводить до втрати рентабельності об'єктів торгівлі, побуту та дозвілля, а також ускладнює забезпечення базових бюджетних послуг (освіта, медицина). Для просторового планування це означає необхідність перегляду нормативів забезпечення територіями та інфраструктурою у бік їх оптимізації та компактності.

Окрім кількісного зменшення, відбувається суттєва деформація вікової структури населення [2]. Спостерігається зростання частки осіб пенсійного віку на тлі відтоку молоді та населення працездатного віку. Таке демографічне старіння створює подвійний виклик: дефіцит кадрів для ринку праці та зростання навантаження на систему соціального захисту. Планувальні рішення мають враховувати підвищену потребу в інклюзивному просторі, спеціалізованому житлі та закладах охорони здоров'я. Частина населених пунктів, особливо у сільській місцевості, фактично втратила постійних мешканців. Це ставить перед планувальниками етично складне, але необхідне питання про доцільність їх відновлення у попередньому статусі. Можливі сценарії включають трансформацію таких поселень у сезонні дачні масиви, виробничі майданчики або повну ренатуралізацію територій.

Внаслідок демографічних втрат відбувається спрощення ієрархічної

© Пилипенко І., Мальчикова Д., 2025

структури системи розселення. Малі поселення втрачають свої сервісні функції, які переміщуються до більших центрів громад. Це призводить до посилення поляризації простору: адміністративні центри концентрують ресурси та послуги, тоді як периферія деградує. Завданням планування є створення мобільних рішень (виїзні послуги, телемедицина) та покращення транспортної доступності для компенсації цих диспропорцій. Фіксується зміна функціонального профілю багатьох населених пунктів. Міста та селища, які раніше були поліфункціональними, трансформуються у переважно житлові території або аграрні осередки. Просторове планування повинно «легалізувати» цей статус, відмовляючись від резервування значних територій під промислові зони, які не мають перспектив відновлення, на користь розвитку рекреаційних та аграрних ландшафтів.

Реформа децентралізації посилила інституційну спроможність громад до самостійного прийняття рішень [5], проте постконфліктна реальність загострила проблему нерівності ресурсів. Громади з різним ступенем руйнувань потребують диференційованих стратегій: від повного відновлення до керованого стискання. Відновлення економічної діяльності є передумовою повернення населення. Просторове планування має інтегрувати стратегії розвитку ключових секторів, насамперед аграрного, який демонструє найбільшу стійкість, та малого бізнесу. Важливим є планування інфраструктури для переробки аграрної продукції безпосередньо в громадах, що створюватиме робочі місця.

На основі проведеного аналізу [6, 7] та попередніх робіт [1, 2] ми акцентуємо необхідність таких додаткових кроків і складових просторового планування у постконфліктний період:

- *Демографічний аналіз.* Передбачає детальну оцінку чисельності та структури населення, аналіз міграційних потоків та прогнозування демографічних показників. Це задає реалістичні рамки для розрахунку потужності і потреб інфраструктури.
- *Функціональна адаптація.* Визначення нової ролі населених пунктів: адміністративний центр, житлове поселення, аграрний кластер, туристична локація тощо. На цьому етапі вирішується доля знелюднених сіл - інтеграція, перепрофілювання чи консервація.
- *Економічна стратегія.* Визначення точок економічного зростання для відбудови та інтеграція необхідних інфраструктурних проєктів (транспорт, енергетика) у тканину населених пунктів.
- *Інституційна інтеграція.* Узгодження локальних рішень із регіональними та державними стратегіями, пошук фінансових інструментів реалізації.
- *Стійкість і участь громади.* Залучення мешканців до процесу планування є критичним для легітимізації рішень. Формування культури співучасті забезпечує соціальну згуртованість, яка є основою безпеки та стабільності.

Деокуповані громади України стикаються зі складними трансформаціями, які ускладнюють повернення до довоєнних моделей розвитку (і варто прагнути саме цього?). Демографічне скорочення та зміна соціальної структури вимагають відмови від ілюзій швидкого зростання на користь стратегій smart shrinkage («розумного стискання») та функціонально-просторової адаптації [4].

Просторове планування у постконфліктний період має стати інтегральним процесом, що поєднує фізичну відбудову з соціально-економічним програмуванням [7]. Тільки врахування демографічних реалій, функціональна гнучкість та активне залучення громадськості дозволять створити стійкі громади, здатні до ефективного функціонування в нових умовах. Такий підхід забезпечить не просто відновлення стін, а відродження повноцінного життя на деокупованих територіях.

Узагальнюючи викладене, можна запропонувати планувальні «відповіді» на виклики воєнного часу:

- на виклик скорочення населення планування має відповідати стратегіями компактного міста/села, оптимізацією мережі закладів та стимулюванням повернення мігрантів через створення якісного житлового середовища;
- на зміну вікової структури - розвитком безбар'єрного середовища, адаптацією соціальних послуг та ринку праці для літніх людей;
- на спрощення системи розселення - формуванням нових сервісних центрів, покращенням цифрової та транспортної доступності периферії;
- на економічні виклики - диверсифікацією землекористування, підтримкою локального підприємництва.

Список використаних джерел:

1. *Malchykova, D. (2025). Planning Regional Reconstruction amidst Conflict: Balancing Territorial Governance in (Post-)War Ukraine. Transactions of the Association of European Schools of Planning, 9(1), 2–14. https://doi.org/10.24306/TrAESOP.2025.01.001*
2. *Malchykova, D.S., Pylypenko, I.O., & Ostapenko, P.O. (2025). Spatial and Human Challenges of Recovery the De-Occupied Territories of Kherson Region. Ukrainian Geographical Journal, 2, 67–77. https://doi.org/10.15407/ugz2025.02.067*
3. *Marjanović, M., Sagot Better, M., Lero, N., & Nedović-Budić, Z. (2024). Can Acceptance of Urban Shrinkage Shift Planning Strategies of Shrinking Cities From Growth to De-Growth? Urban Planning, 9(2). https://doi.org/10.17645/up.6904*
4. *Pallagst, K., Fleschurz, R., Nothof, S., & Uemura, T. (2019). Shrinking cities: Implications for planning cultures? Urban Studies, 58(1), 164-181. https://doi.org/10.1177/0042098019885549*
5. *Rabinovych, M., Brik, T., Darkovich, A., Hatsko, V., & Savisko, M. (2025). Ukrainian decentralization under martial law: challenges for regional and local self-governance. Post-Soviet Affairs, 41(5), 411–435. https://doi.org/10.1080/1060586X.2025.2520167*
6. *UN-Habitat. (2022). Guidance Note on Resilient and Sustainable Recovery in Conflict-Affected Cities. https://unhabitat.org/sites/default/files/2022/04/un-habitat_urf_advocacy_note_march_2022_1.pdf*
7. *Wahba, S., Das, M. B., & Chun, Y. (2022). Building Back Stronger: Urban Resilience Through Post-Conflict Reconstruction. Journal of International Affairs (New York), 74(1), 227–19. https://jia.sipa.columbia.edu/news/building-back-stronger-urban-resilience-through-post-conflict-reconstruction*

УДК 911.3

ТРАНСФОРМАЦІЯ ПОНЯТЬ «МІГРАНТ» І «БІЖЕНЕЦЬ» У ЄВРОПЕЙСЬКОМУ ДИСКУРСІ ПІСЛЯ ПОЧАТКУ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ

Ольга Подпрятова, Людмила Ключко
olha.podpriatova@student.karazin.ua, ludmila.klychko@karazin.ua,
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Повномасштабне вторгнення росії в Україну у 2022 році спричинило найбільший з часів Другої світової війни потік вимушених переселенців у Європі. За даними Міжнародної організації з міграції (МОМ), станом на липень 2025 року за межами України перебуває близько 5,6 млн. українців, з них 5,1 млн. – в європейських державах [1]. Ця безпрецедентна ситуація актуалізувала проблему коректного використання міграційної термінології: у публічному дискурсі поступово розмилися межі між поняттями «біженець» та «мігрант», які дедалі частіше вживалися як синоніми. Причинами термінологічної плутанини стали правова складність категорій, спрощення у медіа, соціальні стереотипи та емоційне забарвлення теми, що разом призвело до нечіткого розрізнення цих визначень у масовій свідомості.

Метою дослідження є критичний аналіз трансформації сприйняття та використання термінів «мігрант» і «біженець» у європейському суспільно-політичному дискурсі після лютого 2022 року. Актуальність зумовлена масштабами новітньої міграційної кризи та необхідністю чіткого розмежування понять для забезпечення ефективного правового захисту переміщених осіб. Дослідження має міждисциплінарний характер, зокрема поєднано правовий аналіз (міжнародно-правові визначення і механізми захисту), соціально-дискурсивний аналіз (медійні наративи та суспільне сприйняття) і географічну перспективу (роль просторової близькості у формуванні солідарності).

Дослідження ґрунтується на аналізі вторинних джерел та емпіричних даних. На першому етапі зібрано й опрацьовано міжнародні звіти та правові акти: статистичні дані МОМ щодо українських переселенців [1], аналітичні матеріали Європейського Союзу про реалізацію тимчасового захисту [2], а також глобальні звіти УВКБ ООН про вимушене переміщення [3][4] і офіційні визначення ключових термінів [5]. На другому етапі досліджено медійний дискурс: використано результати міжнародного мультимовного аналізу європейських медіа та соціальних мереж щодо української кризи (Wildemann та ін., 2023 [6]), який виявив зміни у вживанні термінів «мігрант» і «біженець» після початку війни. Крім того, автори здійснили власний мікроаналіз вибірки публікацій європейських онлайн-ЗМІ та дописів у Twitter для відстеження динаміки дискурсу. Такий комбінований підхід дозволив зіставити офіційно-правовий контекст із реальними тенденціями масової комунікації.

У міжнародному праві поняття «біженець» і «мігрант» мають чіткі

© Подпрятова О., Ключко Л., 2025

визначення, що описують різні категорії осіб за їх правовим статусом. Відповідно до УВКБ ООН, *біженці* – це люди, які вимушено залишили свою країну через обґрунтований страх переслідувань (за ознаками того, ким вони є, у що вірять чи що говорять) або через збройний конфлікт чи насильство, і не можуть безпечно повернутися додому [5]. Натомість *мігрант* – це будь-яка особа, що проживає поза межами країни свого походження понад один рік незалежно від причин переїзду (включно з добровільними) [5]. Таким чином, змішування цих понять у вжитку є неприпустимим, оскільки вони стосуються різних правових режимів і груп населення. Некоректне використання термінів може мати серйозні юридичні наслідки для шукачів захисту, адже статус біженця надає особливі права та гарантії, які не поширюються на всіх мігрантів. За даними ООН, біженці становлять менше третини від усіх вимушено переміщених осіб у світі [3][4], що підкреслює важливість точного розрізнення категорій для забезпечення адресної допомоги тим, хто її дійсно потребує.

Для Європейського Союзу масовий наплив українських переселенців у 2022 році став безпрецедентним викликом. У відповідь ЄС уперше активував Директиву 2001/55/ЕС, яка передбачає режим тимчасового захисту у разі масового прибуття переміщених осіб [2]. Завдяки цьому механізму українцям оперативно надали права на проживання, медичне обслуговування, освіту та працевлаштування в країнах ЄС. Водночас тимчасовий захист – це окремий правовий режим, не тотожний статусу біженця: він передбачає спрощену колективну процедуру надання притулку без детального індивідуального розгляду кожної заяви та діє обмежений період часу. Варто зазначити, що чинний безвізовий режим між Україною та ЄС суттєво сприяв швидкій імплементації цього механізму захисту українців.

Оперативність та масштаб підтримки українців з боку ЄС викликали обговорення можливих проявів подвійних стандартів у міграційній політиці. Представники гуманітарного сектору наголошують на різниці між ставленням до переміщених осіб з України та до біженців із країн Африки, Близького Сходу й інших регіонів. Особливої уваги зазнає питання етнічної та національної приналежності, що, за міжнародними нормами, не має бути визначальним критерієм для надання захисту. Такі порівняння потребують детального аналізу правових аспектів і контексту ситуацій.

В свою чергу суспільне сприйняття українських мігрантів в країнах ЄС зазнало значної трансформації. Міжнародна дослідницька команда, у складі якої були Sergej Wildemann, Claudia Niederée та Erick Elejalde, провели мультимовний аналіз медіа-контенту та соціальних мереж, виявивши зміщення термінологічного дискурсу щодо міграції в Європі під час української кризи: зокрема, перехід від терміна «мігрант» до «біженець», часто з додатковими уточненнями на кшталт «справжні біженці» [6].

Аналіз міжнародного дослідження показав суттєву трансформацію дискурсу європейських медіа щодо міграції після початку повномасштабної агресії росії проти України. Зміна простежується як на рівні лексики, так і на рівні наративних структур. Автори зафіксували помітну зміну у способі подачі теми міграції. Якщо раніше її описували переважно як проблему чи кризу, то після початку війни в Україні увага змістилася на допомогу людям, які змушені

були тікати від бойових дій. До лютого 2022 року в новинах та дописах у Twitter найчастіше використовувалися слова на зразок «нелегальні мігранти», «міграційна криза» чи «прикордонний контроль». Після початку повномасштабного вторгнення ці вирази майже зникли, а натомість з'явилися інші: «українські біженці», «допомога біженцям», «солідарність з Україною». Це свідчить про те, що у сприйнятті суспільства поняття «мігрант» і «біженець» набули більш емоційного, співчутливого змісту [6].

Проведений аналіз підтвердив, що після вторгнення росії в Україну медіа та користувачі соціальних мереж почали частіше висловлювати підтримку й співчуття до українців, фреймуючи їх як «гідних» отримувачів захисту. Водночас ця емпатія виявилася вибірковою, позитивний настрій стосувався саме українських біженців і не поширився на інші групи мігрантів. Таким чином, війна стала тригером короткочасного «переоформлення» міграційного дискурсу, у межах якого українці набули статусу легітимних біженців, а не загальної міграційної маси. Проте автори зазначають, що ефект мав тимчасовий характер: уже через кілька місяців після початкового піку солідарності тональність повідомлень частково повернулася до нейтральних або змішаних відтінків [6].

Невизначеність і взаємозаміна понять «мігрант» та «біженець» у публічному просторі має низку негативних наслідків для суспільства та політики. Зокрема, слід наголосити на юридичних ризиках, нерівності доступу до захисту та вибіркову емпатію. Так, нечітке розрізнення статусів призводить до неправильного застосування законодавства про притулок. Якщо осіб, які фактично рятуються від війни чи переслідувань, помилково сприймають як «звичайних мігрантів», вони ризикують не отримати передбаченого міжнародним правом захисту та тих прав, які гарантуються біженцям. Термінологічна плутанина посилює нерівність у ставленні до різних груп переміщених осіб. Одні групи отримують повний доступ до програм допомоги та переселення, тоді як інші – через інше ярликування – стикаються з бюрократичними перепонами або нижчим рівнем підтримки. Крім того, мовні нюанси безпосередньо впливають на громадську думку та рівень співчуття. Тих, кого називають «біженцями», суспільство схильне сприймати із більшою симпатією і солідарністю, тоді як категорія «мігрантів» асоціюється переважно з добровільною або нелегальною міграцією і викликає менше співчуття. Як наслідок, формується вибіркова емпатія: співчуття і підтримка вибірково поширюються лише на певні «легітимні» групи переселенців, тоді як інші залишаються осторонь суспільної уваги.

Отримані результати дають підстави розглядати російсько-українську війну не лише як фактор масових переміщень, а й як подію, що трансформувала й символічно переозначила поняття «мігрант» і «біженець» у європейській публічній свідомості. Зміщення термінів від «мігранта» до «біженця» у публічній та медійній комунікації відображає глибші соціально-географічні процеси, а саме: переосмислення солідарності, просторової близькості та культурної спорідненості. Водночас вибірковий характер емпатії до українців засвідчує складність формування єдиної європейської політики захисту та потребу критичного аналізу мовних і символічних меж між групами

переселенців. Ці тенденції відкривають перспективи подальших міждисциплінарних досліджень.

Список використаних джерел:

1. *International Organization for Migration (IOM). (2025). Returning Home from Abroad: Ukrainian Displacement Analysis, July 2025. Available at: https://dtm.iom.int/sites/g/files/tmzbdl1461/files/reports/IOM_UKR_Returning%20Home%20From%20Abroad_July%202025_0.pdf?iframe=true (date of access: 30.10.2025).* ***2.*** *The European Parliament. (2024). Temporary protection for people fleeing the war in Ukraine. European Parliamentary Research Service (EPRS Briefing No. 762373). Available at: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/762373/EPRS_BRI(2024)762373_EN.pdf (date of access: 30.10.2025).*
2. *United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR). (2023). Global Trends: Forced Displacement in 2022. Available at: https://www.unhcr.org/sites/default/files/2023-06/global-trends-report-2022.pdf (date of access: 10.10.2025).*
3. *United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR). (2024). Global Trends: Forced Displacement in 2024. Available at: https://www.unhcr.org/sites/default/files/2025-06/global-trends-report-2024.pdf (date of access: 14.10.2025).*
4. *United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR). (n.d.). Who We Protect: Refugees. Available at: https://www.unhcr.org/about-unhcr/who-we-protect/refugees (date of access: 15.10.2025).*
5. *Wildemann, S., Niederée, C., & Elejalde, E. (2023). Multilingual Media Monitoring and Analysis of the Ukraine Refugee Crisis. Proceedings of the 15th ACM Web Science Conference (WebSci '23), Association for Computing Machinery (ACM). https://doi.org/10.1145/3543507.3583442*

УДК 911.3

ЯК ІДЕНТИЧНІСТЬ СПРОТИВУ ТРАНСФОРМУЄ ПРИКОРДОННІ ГРОМАДИ У ГРОМАДИ-ОПОРИ (НА ПРИКЛАДІ ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

Людмила Риндіч
lryndich@gmail.com
Науковий керівник – д. геогр. н., проф. С.П. Запотоцький
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

Прикордонні території України, зокрема громади Чернігівської області, у сучасних умовах стали простором особливих соціокультурних викликів. Унаслідок воєнної агресії саме прикордоння зазнало не лише фізичних руйнувань і демографічних втрат, а й глибоких трансформацій у сфері соціальної взаємодії, локальної ідентичності та культурної пам'яті [5]. Від стану "на стику" - відкритого до контактів, співпраці й транскордонних зв'язків, ці території перейшли у стан "на межі", де безпекові ризики, воєнні дії та невизначеність формують нову систему координат розвитку. У цьому

© Риндіч Л., 2025

процесі ключову роль починає відігравати ідентичність спротиву [4], яка забезпечує консолідацію населення і стає основою для формування громад-опор – локальних соціокультурних утворень, що підтримують життєздатність суспільства у воєнний час.

Історично прикордонні громади Чернігівщини відзначалися периферійністю, демографічним скороченням, низьким рівнем економічної активності та недостатнім розвитком культурної інфраструктури [1,2]. Такі риси посилювали соціальну вразливість і сприяли відчуттю "зовнішнього кордону" не лише географічно, а й у суспільній свідомості. У період з 2014 по 2022 рік воєнні події та суспільно-політичні зміни поглибили регіональні контрасти, викликали хвилі міграції, мобілізації, а також дилеми територіальної ідентичності: між усталеними локальними наративами й новими орієнтирами державності. Після 2022 року, коли окремі громади зазнали окупації й подальшої деокупації, обстрілів і руйнувань, трансформації набули критичного характеру: втрати населення, вимушене переселення, знищення культурної спадщини, зміна звичних моделей соціального життя. Проте саме в цих умовах з'явилися нові форми солідарності, самоорганізації та взаємодопомоги.

Ідентичність спротиву у цьому контексті можна визначити як колективну форму регіональної належності, що виникає під впливом зовнішньої загрози та поєднує досвід війни, локальну пам'ять, практики взаємопідтримки й захисту. Вона виконує функцію адаптаційного механізму, який допомагає суспільству не лише витримати кризу, а й відновити баланс у соціокультурному середовищі. Ця ідентичність формує нові символічні коди регіону: від простору периферії до простору опору, від позиції спостереження до активного творення безпеки, пам'яті та спільної дії. Вона проявляється у волонтерських ініціативах, місцевих центрах допомоги, відновленні шкіл і культурних осередків, у практиках взаємодопомоги під час обстрілів, у створенні нових меморіальних форм - від символів спротиву до локальних наративів героїзму.

На основі аналізу трансформацій прикордонних громад можна виокремити новий феномен - "громади-опори". Вони не є адміністративними одиницями, а радше соціокультурним станом локальної спільноти, який формується в умовах постійних загроз. Такі громади поєднують ідентичність спротиву з практиками виживання, адаптації та відновлення і виконують чотири ключові функції:

- консолідаційну – згуртування населення навколо спільних цінностей і державних символів;
- інтеграційну – підтримання горизонтальних соціальних зв'язків і солідарних дій;
- адаптивну – гнучке пристосування до нових умов життя, включно з цифровими формами взаємодії;
- відновлювальну – збереження культурного потенціалу та формування основ для післявоєнного відродження.

Важливо, що цей процес не є лінійним: виклики породжують нові практики спротиву, а сформована ідентичність спротиву, у свою чергу, зміцнює суспільну стійкість [3] і стимулює подальші соціокультурні зміни. Саме у цьому взаємозв'язку "виклики → спротив → стійкість → трансформації" виявляється суспільно-географічна динаміка прикордоння в умовах війни.

Таким чином, прикордонні громади Чернігівщини проходять шлях від периферійності та ідентифікаційної нестабільності до консолідації навколо ідей державності й опору. Ідентичність спротиву виступає каталізатором суспільної резильєнтності, а громади-опори осередками формування нових моделей розвитку. Отримані результати є підґрунтям для розробки регіональних політик, спрямованих на збереження культурного потенціалу, відновлення соціальної інфраструктури та зміцнення локальних спільнот у післявоєнний період.

Список використаних джерел:

1. *Антоненко І.Й., Котюх Ю.М. Історико-культурна спадщина Чернігівської області: стан та перспективи розвитку // Ефективна економіка. 2017. - № 12. – Київ: Національний університет харчових технологій. URL: https://dspace.nuft.edu.ua/server/api/core/bitstreams/02cf06cf-502e-4888-bf86-866e20340bb7/content*
2. *Головне управління статистики у Чернігівській області. Статистична інформація [Електронний ресурс] / Головне управління статистики у Чернігівській області. – Чернігів, 2025.URL: https://www.chernigivstat.gov.ua/statdani/*
3. *Keck M., Sakdapolrak P. What is social resilience? Lessons learned and ways forward. Erdkunde, 67(1), 5-19. 2013. University of Bonn. https://doi.org/10.3112/erdkunde.2013.01.02*
4. *Thrift N. Non-Representational Theory: Space, Politics, Affect. London and New York: Routledge. 2008. 15-36, 72-91, 128-145.*
5. *Zhurzhenko T. "How War Is Rebordering Ukraine." Current History, 123(855), 2024. 249-255. https://doi.org/10.1525/curh.2024.123.855.249*

УДК 911.3:379.8:[930.85(477.82)

ДИНАМІКА ЧИСЕЛЬНОСТІ НАСЕЛЕННЯ МІСТА ЛУЦЬКА З КІНЦЯ XIX – ДО ПОЧАТКУ XXI СТОЛІТТЯ

Андрій Слащук, Ірина Поручинська, Роман Качаровський
andrii.slashchuk@gmail.com, rinaporuchynska@gmail.com;
romankacharovsky@ukr.net
Волинський національний університет імені Лесі Українки, м. Луцьк, Україна

Чисельність населення є ключовим демографічним показником, який відображає історичні, соціальні та економічні процеси в регіоні. Луцьк, як адміністративний центр Волинської області, має багату історію, що впливала на його демографічний розвиток. З кінця XIX - до початку XXI століття чисельність населення міста зазнавала значних змін через війни, міграцію, урбанізацію, економічні трансформації тощо. У цьому дослідженні ми розглянули та проаналізували динаміку чисельності населення Луцька на основі даних переписів 1897, 1921, 1931, 1959, 1970, 1979, 1989, 2001 років, а також оціночних даних за останні роки.

Перший загальноросійський перепис населення 1897 року зафіксував у Луцьку, який на той час був типовим повітовим містом, майже – 16 тисяч

© Слащук А., Поручинська І., Качаровський Р., 2025

мешканців, з яких 60,9% були євреями, 17,0% - росіянами, 12,9% - українцями, а решта - поляками, німцями, караїмами [2; 6].

Така структура свідчить про багатонаціональний склад та мультикультурність населення міста, яка була характерною як для Луцька так і Волині за весь період перебування їх в складі Російської імперії. До 1920 року чисельність населення Луцька поступово зростала, що пояснюється пожвавленням економічного життя, особливо після будівництва залізниці у 1890-х роках.

Після входження до складу Польщі у 1920-х роках, чисельність населення також зростала завдяки адміністративній ролі Луцька як центру Волинського воєводства. Згідно з переписом 1921 року, проведеним польською владою, чисельність населення Луцька становила близько 21 000 осіб. Після Першої світової війни, але вже у складі Другої Речі Посполитої, місто пережило період відбудови й стабілізації. У 1931 році, за польським переписом, населення Луцька досягло 35 600 осіб, що відображає урбанізацію та розвиток Волинського воєводства [7].

Найгострішим демографічним ударом для Луцька стала Друга світова війна. Знищення єврейської громади під час Голокосту, депортація поляків, міграція українців у східні регіони після війни, спричинили значну зміну етнічної структури та скорочення загальної чисельності населення.

Після Другої світової війни Луцьк увійшов до складу УРСР, що супроводжувалося післявоєнною індустріалізацією, яка сприяла швидкому приросту міського населення.

Перепис 1959 року зафіксував 58 000 жителів у Луцьку [6]. У 1970 році в Луцьку проживало вже 95 000 осіб, що свідчить про значний приріст за рахунок урбанізації, розвитку промисловості та притоку населення з сільської місцевості. У наступні десятиліття зростання чисельності населення продовжувалося: у 1979 році – 131 000 осіб, у 1989 році – 174 000 осіб [2; 6]. Отже, інтенсивне зростання чисельності населення у Луцьку спостерігалося з 1950-х до кінця 1980-х років. Це був період демографічного підйому, характерного для пізнього радянського періоду

У 1990-х роках XX століття темпи приросту значно уповільнилися. Соціально-економічна криза, безробіття та еміграція спричинили зниження народжуваності. За даними Всеукраїнського перепису населення 2001 року, чисельність жителів Луцька становила 208 816 осіб [1]. Зростання в порівнянні з 1989 роком було незначним, що пов’язано зі складною економічною ситуацією 1990-х років, зниженням народжуваності та посиленням еміграційних процесів [3].

У післяпереписний період кількість населення зростала повільно. За оцінками Державної служби статистики України, станом на 1 січня 2024 року в Луцьку проживало близько 216 200 осіб [5]. У 2020 році чисельність населення становила 217 486 осіб [4]. Цей спад пов’язаний із міграційними процесами, викликаними економічними факторами та війною розпочатою російською федерацією проти України у 2022 році.

Дослідження змін чисельності населення міста Луцька упродовж понад століття дозволило простежити складні соціально-економічні, політичні й історичні трансформації, що впливали на демографічну ситуацію.

Узагальнюючи результати нашого дослідження, можна виділити кілька етапів демографічного розвитку міста Луцька:

- 1897-1931 рр. – помірне зростання в умовах політичної нестабільності та міжвоєнного розвитку.

- 1939-1945 рр. – різке скорочення населення через війну, геноцид та переселення мешканців Луцька в східні регіони України та за рубіж.

- 1950-1989 рр. – стабільне і швидке зростання завдяки індустріалізації Луцька та Волинської області.

- 1991-2024 рр. – стабілізація, уповільнення темпів зростання, зумовлених впливом соціально-економічної кризи, економічної нестабільності та наслідками пов'заними з повномасштабним військовим вторгненням росії у 2022 році в Україну.

Отже, динаміка зміни чисельності населення Луцька з кінця XIX – до початку XXI століття відображає складні історичні, політичні та соціально-економічні процеси. За цей період населення міста поступово зростало, досягнувши піку в 2020 році (217 486 осіб). Після цього спостерігається стабілізація з тенденцією до незначного скорочення чисельності населення через міграцію та демографічні зміни.

Аналіз змін чисельності населення дозволив простежити, як різні події - війни, індустріалізація, зміни державного устрою, епідемії, міграції - вплинули на формування людського потенціалу міста впродовж досліджуваного періоду.

Список використаних джерел:

1. *Всеукраїнський перепис населення 2001 року: Результати по Волинській області. Київ: Держкомстат України, 2003. 300 с.*
2. *Головне управління статистики у Волинській області URL: https://http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua/ (дата звернення: 08.10.2025).*
3. *Демографічна криза: Україна втратила 2,3 млн молодих людей [Електронний ресурс]. Volynnews. 2024. URL: https://www.volynnews.com/news/all/demohrafichna-kryza-ukrayina-vtratyla-23-mln-molodykh-liudey/*
4. *Державна служба статистики України. Інформація про підготовку до проведення перепису населення [Електронний ресурс]. URL: https://www.ukrstat.gov.ua*
5. *Державна служба статистики України. Чисельність наявного населення України (на 1 січня 2024 року) [Електронний ресурс]. URL: https://www.ukrstat.gov.ua*
6. *Музичук Ю.О. Економіко-географічні особливості формування загальної чисельності населення міста Луцька (на матеріалах переписів 1897-2001 рр. та 2024 р.): робота на здобуття кваліфікаційного ступеня бакалавра: спец. 106 Географія / наук.кер. А.М. Слащук; Волинський національний університет імені Лесі Українки. Луцьк, 2025. 54 с.*
7. *Statystyka Polski. Ludność według wyznania inarodowości. Spis 1921, 1931. Warszawa: GUS, 1932. 200 s.*

GEODEMOGRAPHIC STRUCTURES AND TERRITORIAL PARTICULARITIES OF THE UKRAINIAN MINORITY IN THE MARAMUREȘ LAND (ROMANIA)

[1]Mihai Hotea, [1]Nicolaie Hodor, [2]Chiș Vasile Timur
mihai.hotea@ubbcluj.ro, nicolae.hodor@ubbcluj.ro, timurcvt@yahoo.com
[1]Babes-Bolyai University, Sighetu Marmației, Romania
[2]The Maramureș Museum, Sighetu Marmației, Romania

The Ukrainian population represents one of the oldest and best-structured ethnic communities in northern Romania, with a significant historical presence in the area known as the Maramureș Land (Fig. 1) [4]. This region concentrates over half of the total number of this ethnic group living in Romania [7].

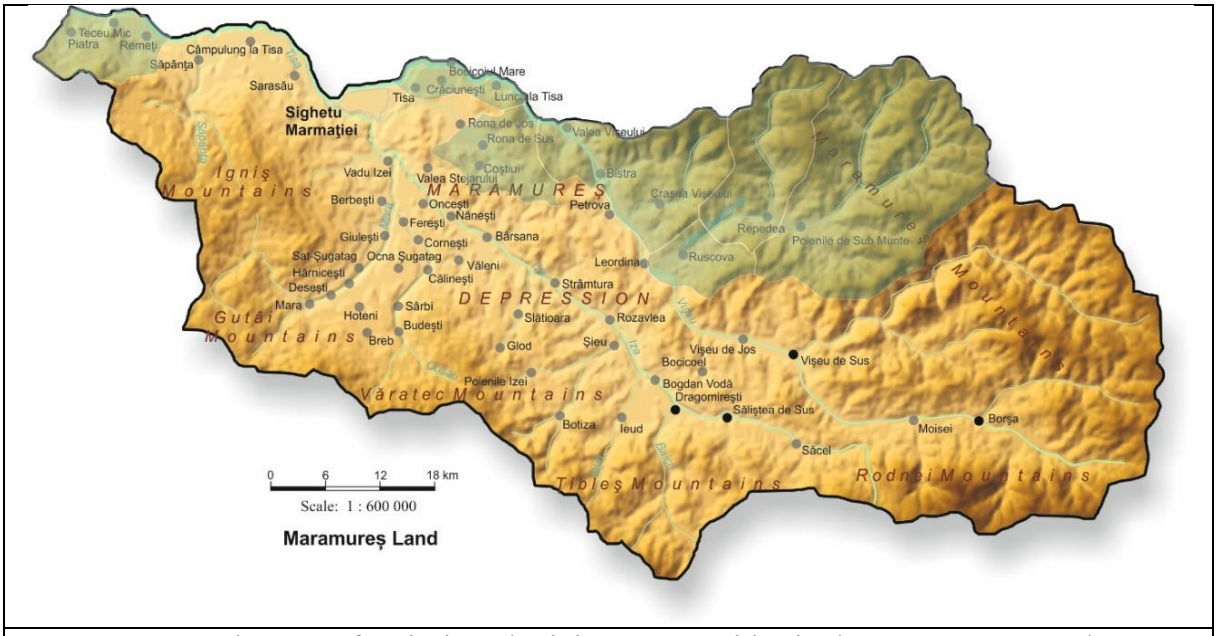


Fig. 1. The area of majority Ukrainian communities in the Maramureș Land **(**adapted from [4])

This study analyzes the geodemographic structures and the territorial and cultural particularities of settlements with a majority Ukrainian population (including Ruthenians) in Maramureș, based on statistical data available at the county and national level, correlated with field research. The approach adopted is integrative, combining geographic, historical, and cultural-touristic perspectives, aiming to outline a comprehensive profile of the Ukrainian communities in the Maramureș Land.

According to the 2021 population census, there are seven communes with a majority Ukrainian population in the Maramureș Land, totaling fifteen villages: Bistra (Bistra, Valea Vișeului, Crasna Vișeului), Bocicoiu Mare (Bocicoiu Mare, Crăciunești, Tisa, Lunca la Tisa), Poienile de sub Munte, Remeți (Remeți, Piatra, Teceu Mic), Repedea, Rona de Sus (Rona de Sus, Coștiui), and Ruscova [7]. The first

© Hotea M., Hodor N., Timur C.V., 2025

documented mentions of these settlements date back to the 14th–15th centuries [5]. Located in the mountainous and submontane areas of Maramureș, these villages developed as compact settlements, preserving a remarkable ethno-linguistic cohesion characteristic of the Ukrainian minority to the present day.

Statistical analysis of demographic data indicates a relatively stable population numerically, but with a declining trend observed since the post-revolutionary period (after 1989). This downward trend is mainly due to demographic aging and intensified external migration [3]. The age structure reveals an aging demographic profile, more pronounced in certain communes, while the sex structure shows a relatively balanced ratio, with a slight male predominance. The distribution of the active population indicates a significant share employed in agriculture, complemented by seasonal activities in construction and tourism.

Settlements with a majority Ukrainian population in the Maramureș Land are situated in a highly complex mountainous natural environment (with a maximum altitude of 1937 m at Pop Ivan Peak), dominated by extensive forests and varied relief, featuring numerous elements of geological and geomorphological interest. The area is characterized by karst formations and caves in Bistra, Poienile de sub Munte, Repedea, and Rona de Sus, which confer significant scientific and touristic value. Representative geological sites and geosites, such as Tocarnea Hill (Bistra), Deden Hill (Bocicoiu Mare), and Peceal–Bucovinca–Lutoasa (Poienile de sub Munte), illustrate the diversity and complexity of local geological structures [2].

From an environmental conservation perspective, the territory is partially included in natural protected areas of national and European importance, such as the Natura 2000 site "*Maramureș Mountains*" and the Maramureș Mountains Natural Park, along with numerous local reserves, including Ronișoara Forest and the Larch Forest of Coștiui [6]. These areas significantly contribute to maintaining biodiversity and protecting the traditional mountainous and hilly landscape.

The natural resources and geographic environment favor the development of diverse touristic activities. The settlements offer marked mountain trails and hiking routes, opportunities for water recreation on the Vișeu River (including occasional rafting), hunting grounds, and fish farms. In addition, the presence of mineral springs and traditional baths (especially in Bistra, Bocicoiu Mare, and Coștiui) provides potential for the development of spa and recreational tourism [1].

Culturally, the Ukrainian communities in this area preserve valuable material and immaterial heritage. Traditional clothing, local gastronomy (polyfloral honey, local cheeses such as Tisa cheese, berries, apples, and plums), and artisanal crafts reflect the distinct cultural identity of these villages. Wooden churches and monasteries with historical dedications represent important markers of local spirituality. Traditional events such as "*Mira of the Hutsuls*," "*Spring Customs*," the "*Ronișoara – Calm water*" Festival, and the "*Narcissus Celebration*" contribute to community life and promote cultural tourism.

In conclusion, the Maramureș Land represents a significant geographic, demographic, and cultural core of the Ukrainian community in Romania. Spatial continuity, the maintenance of a stable ethnic identity, and socio-economic adaptation to mountain conditions define the specificity of these communities. Sustainable use of natural resources, the promotion of ethnic tourism, and the preservation of cultural

heritage represent strategic directions for the development of majority-Ukrainian villages in Maramureș. Thus, the analyzed area stands out not only as a zone of geodemographic interest but also as a living laboratory of interethnic coexistence, serving as a relevant model for studying cultural and social dynamics in northern Romania. The study provides a solid basis for further research on minority integration in the Romanian rural environment, sustainable tourism, and the conservation of natural and cultural heritage.

References:

1. *Boar, N. (2005), Regiunea transfrontalieră româno-ucraineană a Maramureşului, Editura Presa Universitară Clujeană, Cluj Napoca.*
2. *Hotea, M. (2018), Munţii Maramureşului. Studiu de Geografie Umană, Presa Universitară Clujeană, Cluj Napoca.*
3. *Ilieş, Al. (1998), Etnie, confesiune şi comportament electoral în Crişana şi Maramureş (Sfârşitul sec. XIX şi sec. XX). Studiu geografic, Editura Dacia, Cluj Napoca.*
4. *Ilieş, M., Ilieş, Gabriela, Hotea, M. (2013), Ţara Maramureşului. Atlas geografic, Presa Universitară Clujeană, Cluj Napoca.*
5. *Mihalyi de Apşa, I. (1900), Diplome maramureşene din secolele XIV-XV, Tipografia Mayer Berger, Sighetu Marmaţiei.*
6. *https://muntiimaramuresului.ro/*
7. *https://www.recensamantromania.ro/*

УДК 911.3

ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОГРАМИ ТИМЧАСОВОГО ЗАХИСТУ ДЛЯ УКРАЇНЦІВ: КЕЙС РУМУНІЇ

Ірина Гаврікова

iryna.gavrikova@student.karazin.ua

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Система тимчасового захисту в межах ЄС характеризується поєднанням трьох взаємопов’язаних елементів: забезпечення базових гуманітарних потреб (житло, харчування, медична допомога), доступу до соціально-економічних ресурсів (освіта, працевлаштування, вивчення мови та культурна інтеграція) та поступового включення українців у приймаючі спільноти [1].

Гуманітарні програми тимчасового захисту в країнах ЄС демонструють різні ступені інституційної залученості, проте мають спільну основу - прагнення забезпечити гідні умови життя для переміщених осіб і водночас підтримати їхню соціальну самостійність. Європейський Союз координує ці ініціативи через Фонд притулку, міграції та інтеграції (AMIF) і програму CARE, що фінансують заходи з розміщення, освіти та інтеграції українців [2,3].

Строк дії тимчасового захисту для громадян України в Європейському Союзі подовжено до 4 березня 2027 року. Після його завершення українці зможуть отримати посвідку на постійне проживання у державах-членах

© Гаврікова І., 2025

ЄС, зокрема, отримати робочу чи студентську візу або скористатися програмами добровільного повернення до України [4].

Румунія є репрезентативною для розуміння регіональної специфіки міграційних процесів, оскільки поєднує транзитні, інтеграційні та демографічні аспекти сучасного українського міграційного руху. Аналіз її досвіду дає змогу екстраполювати отримані результати на ширший контекст політики тимчасового захисту у Європейському Союзі [6].

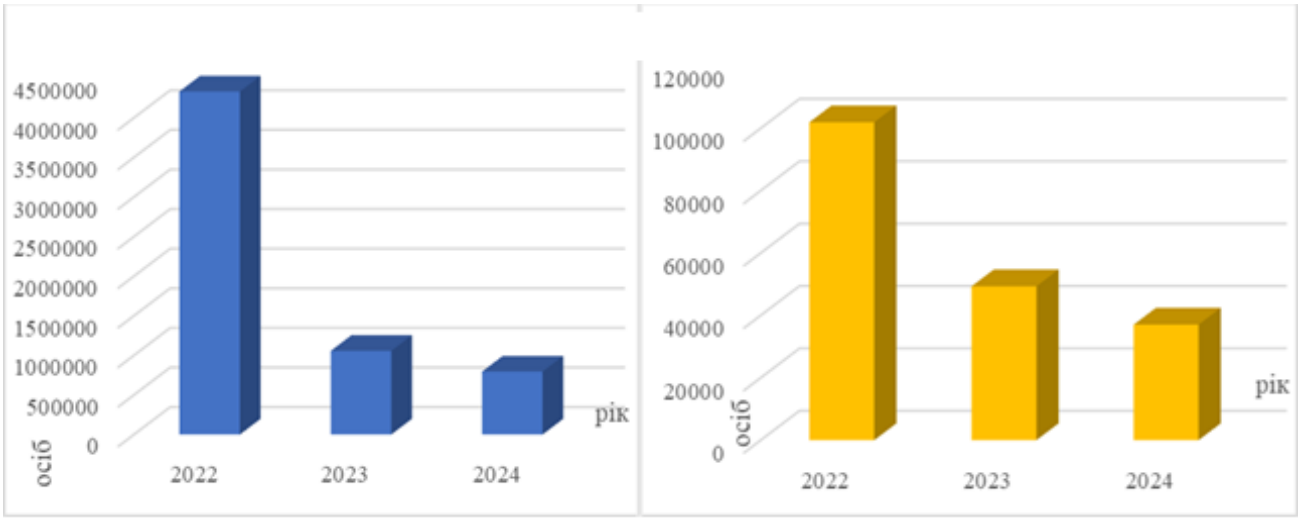
Румунія, як держава-член Європейського Союзу та безпосередній сусід України, відіграла ключову роль у реалізації механізму тимчасового захисту для українських громадян, які були змушені залишити країну внаслідок збройної агресії російської федерації. Згідно з положеннями Директиви 2001/55/ЕС, тимчасовий захист у Румунії забезпечує українцям право легального перебування, доступ до житла, системи охорони здоров'я, освіти, а також до офіційного ринку праці. Національне законодавство Румунії деталізує процедуру надання такого статусу: особа має зареєструватися у місцевих органах влади та отримати відповідний документ, що підтверджує право на тимчасовий захист. Важливим аспектом є спрощеність процедури - у більшості випадків термін оформлення становить від кількох днів до двох тижнів. Держава також передбачає спеціальні програми підтримки інтеграції, включаючи мовні курси, соціальні послуги та заходи з працевлаштування [7].

Особливістю румунської моделі є поєднання гуманітарної підтримки з прагненням до соціально-економічної інтеграції українців. Це сприяє не лише забезпеченню базових потреб переміщених осіб, але й створює умови для їхньої активної участі у соціально-економічному житті приймаючої країни.

У Румунії була запроваджена програма «50/20» у березні 2022 року як інструмент підтримки українців, які отримали тимчасовий захист. Держава відшкодовувала приймаючим сім'ям або власникам житла 50 леїв на день за кожну особу для покриття витрат на проживання. Додатково надавалося 20 леїв на день на харчування для кожного українця. Метою було стимулювання місцевих громад та приватних осіб приймати переміщених осіб з України та забезпечити їм базові умови для проживання та харчування. У 2023 році умови програми почали поступово переглядатися. Частина фінансування була зменшена, а акцент перенесено на довгострокову інтеграцію біженців через доступ до ринку праці, орендного житла та соціальних програм. Згодом підтримка у форматі «50/20» була замінена механізмом компенсації оренди житла для українців, які самостійно винаймають житло [7].

Криза вимушеної міграції в Україні, спричинена збройною агресією російської федерації у лютому 2022 року, зумовила один із найбільших міграційних потоків у Європі за останні десятиліття. У цьому контексті Румунія, як прикордонна держава ЄС і НАТО, відіграла ключову роль в організації прийому, транзиту та підтримки мільйонів переміщених осіб. Упродовж 2022-2023 років понад 15 мільйонів біженців перетнули українські кордони, значна частина з яких прибула до Румунії, де отримала гуманітарну допомогу, доступ до тимчасового захисту та заходи з соціально-економічної інтеграції [6].

Розглядаючи динаміку чисельності українців з тимчасовим захистом в країнах ЄС треба зазначити, що у 2022 році під тимчасовим захистом перебували близько 4,5 млн українців, що стало безпрецедентним показником для ЄС (рис.1).



1.а 1.б

Рис. 1. Динаміка чисельності осіб, що отримали позитивне рішення щодо отримання тимчасового захисту у ЄС (рисунок а), Румунії – (рисунок б) у 2022-2024 роках (побудовано автором за даними [5])

Однак у подальші роки спостерігалася тенденція до зменшення темпів зростання нових заявок на тимчасовий захист українців: у 2023 році - 1,06 млн осіб, а у 2024 році – 0,79 млн осіб. Така динаміка пояснюється зменшенням інтенсивності вимушених міграційних потоків українців з усіх регіонів України. Зниження інтенсивності бойових дій, певна фіксація лінії фронту також вплинули на кількість українців, які вирішили виїхати і оформити статус тимчасового захисту в країнах Європи. Подібні процеси відбувалися і в окремих державах ЄС. В Румунії у 2022 році кількість українців під тимчасовим захистом сягала понад 110 тис. осіб, але вже у 2023 році Кількість нових людей зі статусом тимчасового захисту зменшилась на 40 %, а у 2024 році – нових заявок було прийнято 37 025. Це свідчить про поступову стабілізацію міграційної ситуації та зменшення навантаження на системи прийому в країнах ЄС [5].

Аналіз динаміки статево-вікової структури українських мігрантів у Румунії демонструє поступову трансформацію характеру міграційних потоків, що відбулася протягом останніх років. На початковому етапі масової вимушеної міграції, спричиненої повномасштабним вторгненням російської федерації, переважну частку переміщених осіб становили жінки з дітьми та особи похилого віку. Така структура відображала гуманітарний вимір евакуації, основною метою якої було забезпечення безпеки цивільного населення та його тимчасовий захист [5].

У подальшому, зі покращенням безпекової ситуації на окремих територіях України та поступовим налагодженням інфраструктури прийому в європейських державах, спостерігається якісна зміна у структурі українських

мігрантів. Зростає частка працездатного населення, насамперед осіб середнього віку, які орієнтуються не лише на тимчасове перебування, а й на пошук можливостей для професійної реалізації, працевлаштування та соціальної інтеграції. Таким чином, міграція поступово набуває ознак соціально-економічної мобільності, а не виключно гуманітарного переміщення.

Ця зміна у статево-віковій структурі вимушених мігрантів в Румунії свідчить про формування нових адаптаційних стратегій українців, спрямованих на довгострокове перебування за кордоном, інтеграцію у місцеві спільноти та стабілізацію власного соціально-економічного становища. Відповідно, зазначена тенденція актуалізує необхідність розробки комплексних політик інтеграції, зайнятості та професійної освіти, здатних забезпечити ефективне залучення українських мігрантів до економічного і суспільного життя приймаючих країн. Такий підхід є важливим не лише для соціальної стабільності в Румунії та ЄС, але й для майбутнього потенціалу відновлення людського капіталу України після завершення воєнних дій.

Список використаних джерел:

1. *Європейське агентство з питань притулку. (2023). Надання тимчасового захисту переміщеним особам з України: підсумки року. Брюссель: Європейське агентство з питань притулку. URL: https://euaa.europa.eu/publications/providing-temporary-protection-displaced-persons-ukraine-year-review*
2. *УВКБ ООН. Портал оперативних даних щодо ситуації з українськими біженцями: Пояснювальна записка до даних. UNHCR. URL: https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine*
3. *Якимчук М.Ю., Соломко С.С., Самороков В.О. (2023) Legal status of Ukrainian refugees in European countries / M. Yakymtchuk, S. Solomko, V. Samorokov // Аналітично-порівняльне правознавство. – 2023. – № 1. – С. 619-625. – DOI:10.24144/2788-6018.2023.01.108.*
4. *European Union Agency for Asylum. (2022). Analysis of measures to provide protection to displaced persons from Ukraine. EUAA. URL: https://euaa.europa.eu/publications/analysis-measures-provide-protection-displaced-persons-ukraine*
5. *Eurostat. Decisions granting temporary protection by citizenship, age and sex – annual aggregated data [Data set]. Eurostat. Retrieved Month Day, Year, from https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/migr_asytpfa__custom_18114633/default/table*
6. *UNHCR, Situation Ukraine: Romania, Operational Data Portal. URL: https://data.unhcr.org/en/situations/ukraine/location/10782*
7. *Visit Ukraine Today. Тимчасовий захист в Румунії для українців (Protectia temporara). URL: https://visitukraine.today/uk/departure/romania/ukraine-citizenship/temporary-protection#timcasovii-zaxist-v-rumunii-dlya-ukrayinciv-protectia-temporara*

СЕКЦІЯ 3
ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

УДК 911.3

ПІДГОТОВКА ФАХІВЦІВ ДЛЯ ВІДНОВЛЕННЯ ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА В АСПЕКТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ: БАЧЕННЯ ГЕОГРАФІВ-СУСПІЛЬНИКІВ

Катерина Сегіда, Людмила Нємець, Сергій Костріков
kateryna.sehida@,karazin.ua, ludmila.nemets@karazin.ua,
sergiy.kostrikov@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Повномасштабна військова агресія росії проти України створила безпрецедентний виклик, поєднавши завдання відновлення інфраструктури з необхідністю подолання масштабної екологічної деградації. Україна зіткнулася з подвійним імперативом: проведення післявоєнної відбудови та прискорення інтеграції до Європейського Союзу, що вимагає впровадження жорстких екологічних стандартів, визначених Європейським зеленим курсом [2].

Екологічні наслідки агресії є катастрофічними. Значні території об'єктів природно-заповідного фонду перебувають під загрозою або вже зазнали погіршення стану [10]. Станом на травень 2024 року під загрозою перебувають близько 520 об'єктів ПЗФ (приблизно 880 000 га), 79 об'єктів Смарагдової мережі (близько 1,5 млн га) та 16 Рамсарських угідь (приблизно 600 000 га) [14]. Такий рівень руйнувань вимагає не просто відновлення попереднього стану (ремедіації), а системної, сталої трансформації. Парадигма відновлення, прийнята Україною, визначається як «зелене відновлення», яке має відбуватися з використанням найкращих доступних технологій та практик [13].

Для успішного вирішення цього завдання освітня система повинна забезпечити перехід від традиційного моніторингу та охорони до побудови стійких соціогеосистем, що вимагає підготовки фахівців, здатних не лише оцінювати шкоду, але й розробляти довгострокові стратегії адаптації та зниження ризиків. Успішні практики акцентуалізації освіти на концепції соціо-екологічної стійкості (Social-Ecological Resilience), яка передбачає здатність суспільних та природних систем витримувати потрясіння та відновлюватися після них [4, 5]. Суспільна географія надає необхідну методологічну призму для інтегрованого просторового, соціально-економічного та управлінського аналізу; фокусується на складній взаємодії між людською діяльністю та довкіллям. Такий міждисциплінарний підхід є критично важливим, оскільки відновлення соціогеосистем не може бути відокремлене від суспільних потреб, економічного розвитку та управлінських рішень. Зокрема, відновлення має відбуватися на засадах «близьких до природи і близьких до людей» (*close-to-nature and*

© Сегіда К., Нємець Л., Костріков С., 2025

close-to-people), що вимагає прозорого управління та використання сучасних цифрових інструментів [3, 7]. Реалізація ключового законодавства ЄС, зокрема Регламенту про відновлення природи (NRR), є просторово обумовленим процесом, що вимагає точного визначення *де, як* і *для кого* проводити відновлювальні заходи. Фахівці з географії та просторового планування володіють ключовими навичками для інтеграції екологічних даних, соціально-економічних показників та вимог законодавства. Це дозволяє їм перетворювати абстрактні цілі ЄС на конкретні територіальні рішення, забезпечуючи ефективність впровадження євроінтеграційних механізмів [1, 8]. У контексті євроінтеграції ключовим орієнтиром для України є Регламент (ЄС) 2024/1991 Європейського Парламенту та Ради від 24 червня 2024 року, відомий як Закон про відновлення природи (Nature Restoration Law) [7, 15]. Цей регламент є першим загальноконтинентальним комплексним законом такого роду та ключовим елементом Стратегії ЄС з біорізноманіття. Метою є встановлення обов'язкових цілей для відновлення деградованих екосистем, зокрема тих, що мають найбільший потенціал для зберігання вуглецю та зменшення впливу стихійних лих. Регламент встановлює загальну вимогу для держав-членів забезпечити відновлення принаймні 20% суходолу та 20% морської території ЄС до 2030 року, а також усіх екосистем, які потребують відновлення, до 2050 року [7].

Для реалізації цих цілей держави-члени повинні розробити Національні плани відновлення та подати їх до Європейської Комісії до середини 2026 року [12]. Реалізація ускладняється як стислими термінами, так і тривалою війною. Розробка якісних НПВ вимагає детального просторового картографування, оцінки стану біорізноманіття, моделювання та широких консультацій. Необхідність швидкої підготовки фахівців, які можуть керувати цим комплексним процесом – координаторів, ГІС-аналітиків, просторових планувальників – є критичним вузьким місцем для прискорення української євроінтеграції. Для забезпечення успішного впровадження Nature Restoration Regalement та Європейського зеленого курсу необхідна уніфікація освітніх вимог. Рамка європейських компетенцій сталості (GreenComp) є політичним інструментом, що визначає набір навичок, знань та установок, які сприяють сталому мисленню та дії [3]. Рамка призначена для всіх учнів у системі навчання впродовж життя, незалежно від віку чи рівня освіти. GreenComp поділяється на чотири сфери компетенцій: втілення цінностей сталості, що включає оцінювання сталості, підтримку справедливості та просування інтересів природи; сприйняття складності в сталості, що включає системне мислення, критичний аналіз та формування проблеми; бачення сталого майбутнього, що включає грамотність щодо майбутнього, адаптивність та дослідницьке мислення; дія заради сталості, що включає політичну агенцію, колективну дію та індивідуальну ініціативу. Акцент GreenComp на «політичній агенції» та «колективній дії» означає, що університети повинні готувати студентів не лише як науковців, а як активних учасників управлінських процесів, які здатні співпрацювати зі стейкхолдерами та впливати на державну політику [3].

Успішна імплементація Nature Restoration Law в Україні вимагає фахівців, які поєднують екологічні знання з просторовими, управлінськими та соціальними компетенціями, що чітко корелюють із змістом суспільної географії та інтегрованого просторового планування. Освітні та наукові установи повинні бути активними учасниками розробки Національного плану відновлення, використовуючи свої дослідницькі потужності та кадровий потенціал. Слід запровадити механізм, який залучає студентів магістерських та PhD програм до збору даних, просторового моделювання та консультацій, що забезпечить не лише високоякісну науково обґрунтовану основу для планування, але й надасть студентам конкретні кейси, які підвищать їхню практичну компетентність. Все частіше мова йде про створення потужних регіональних освітніх центрів, які мають функціонувати як інкубатори практичних навичок, де студенти можуть набувати досвіду у практичному застосуванні ГІС та дистанційного зондування для оцінки екологічної шкоди [1], навичках фасилітації та партисипативного планування, необхідних для розробки місцевих планів відновлення [11]; з огляду на ситуацію в Україні, навчання має бути орієнтоване на потреби деокупованих територій, враховуючи необхідність відновлення освітнього процесу та кадрового резерву в цих регіонах [16].

Беззаперечна актуальність, нагальність та своєчасність підготовки фахівців для відновлення природного середовища підтримується міжнародними програмами та грантами. Зокрема, розпочато роботу у рамках міжнародного проєкту «Nature Restoration – challenges and opportunities for future landscape specialists» («Відновлення природи – виклики та можливості для майбутніх фахівців з ландшафтознавства») за програмою Erasmus+ Cooperation Partnerships for Higher Education (KA220-HED). Проєкт є результатом тривалої попередньої співпраці та реалізується спільно Університетом Східної Фінляндії (University of East Finland, Фінляндія), Університетом Жирони (Universitat de Girona, Жирона), Іуавським університетом Венеції (Université luav di Venezia, Італія), Харківським національним університетом імені В. Н. Каразіна (V. N. Karazin Kharkiv National University, Україна), Регіональною радою Північної Карелії (Regional Council of North Karelia, Фінляндія), Адміністрацією провінції Жирони (Diputacio de Girona), Адміністрацією Регіонального парку Дельта По у Венето (Ente Parco Regionale Veneto Delta del Po, Італія) [9]. Кафедра соціально-економічної географії і регіонознавства імені Костянтина Німця Каразінського університету, яка представляє університет у роботі над реалізацією проєкту, вже мала до цього досвід міжнародної діяльності з питань відновлення територій в результаті військових дій та інших негативних для територій України та відновлення [6]. Основною місією проєкту є підтримка впровадження Закону про відновлення природи шляхом розробки інноваційних навчальних програм у вищій освіті в контексті землекористування, планування та управління ландшафтами. На основі зазначений навчальних програм для вищої освіти мають бути створені інноваційні навчальні середовища з розробкою відповідних вимогам компетентностей для втілення в освітній процес і підготовку фахівців, здатних реалізувати вимоги Закону про

відновлення природи, підвищення професійних здібностей майбутніх спеціалістів.

Повномасштабна військова агресія РФ проти України висунула безпрецедентний подвійний імператив: «зелене відновлення» деградованих соціогеосистем та прискорену євроінтеграцію. Відновлення природного середовища в Україні є вкрай важливим елементом євроінтеграційного процесу та забезпечення довгострокової національної стійкості. Успішна реалізація цілей, визначених Регламентом ЄС про відновлення природи, вимагає швидкої, системної та географічно-орієнтованої трансформації підходів та орієнтирів в освіті, науці та практиці. Кафедра соціально-економічної географії та регіонознавства імені Костянтина Нємця Каразінського університету є ключовим актором у реалізації міжнародного проєкту «Nature Restoration – challenges and opportunities for future landscape specialists» (Erasmus+ KA220-HED). Саме методологія суспільної географії забезпечує інтеграцію екологічних даних, соціально-економічних показників та управлінських рішень. Участь у проєкті дає змогу розробляти та впроваджувати інноваційні навчальні програми, що відповідають Рамці європейських компетенцій сталості (GreenComp), акцентуючи на системному мисленні, політичній агенції та колективній дії. Підготовка фахівців з відновлення територій із позиції суспільної географії, яка поєднує знання про соціогеосистеми, просторове планування (включаючи ГІС та партисипативні методи), та компетенції сталості (GreenComp), є не допоміжним завданням, а необхідною передумовою для розробки та впровадження програм та планів відновлення громад та територій України.

Список використаних джерел:

1. *GIS and Participatory Approaches in Natural Resources Research. ResearchGate. URL: https://www.researchgate.net/publication/237342808_GIS_and_Participatory_Approaches_in_Natural_Resources_Research_Socio-Economic_Methodologies_for_Natural_Resources_Research_Best_Practice_Guidelines*
2. *Green Recovery and Sustainable Development in OECD States and Ukraine. ResearchGate. URL: https://www.researchgate.net/publication/397887577_Green_Recovery_and_Sustainable_Development_in_OECD_States_and_Ukraine_Comparative_Assessment_Policy_Adaptation_and_Environmental_Reconstruction_in_a_Post-Crisis_Context*
3. *GreenComp: the European sustainability competence framework. European Commission Joint Research Centre. URL: https://joint-research-centre.ec.europa.eu/greencomp-european-sustainability-competence-framework_en*
4. *Master's Programme in Nature Management. University of Copenhagen. URL: https://www.ku.dk/studies/masters/nature-management*
5. *Master's Programme in Social-ecological resilience for sustainable development. Stockholm Resilience Centre. URL: https://utbildning.su.se/english/education/course-catalogue/ns/nsrho*
6. *Morar, C., Berman, L., Erdal, S., & Niemets, L. (eds) (2024). Achieving Sustainability in Ukraine through Military Brownfields Redevelopment. NATOARW 2023. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. Dordrecht: Springer. 470 p. URL: https://link.springer.com/book/10.1007/978-94-024-2278-8*
7. *Nature Restoration Regulation (NRR). European Commission. URL: https://environment.ec.europa.eu/topics/nature-and-biodiversity/nature-restoration-regulation_en*
8. *Pathways for Ukraine's Post-War Recovery: Forest Socio-Ecological System in the Focus. URL: https://www.preprints.org/manuscript/202502.1736*

9. *The first workshop of the international project FutureLand was held. URL: http://soc-econom-region.univer.kharkov.ua/en/news/the-first-workshop-of-the-international-project-futureland-was-held/*
10. *Vila Subiros, J., Niemets, L., & Sehida, K. (2024). The Impact of the Russian Invasion of Ukraine on Protected Natural Areas: A Quantitative Approach and the Opportunities and Challenges of Nature Restoration. In: Morar, C., Berman, L., Erdal, S., Niemets, L. (eds). Achieving Sustainability in Ukraine through Military Brownfields Redevelopment. NATOARW 2023. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. Dordrecht: Springer, 125-138.*
11. *What you need to know to implement the EU Nature Restoration Regulation. Eurocities. URL: https://eurocities.eu/resources/what-you-need-to-know-to-implement-the-eu-nature-restoration-regulation/*
12. *В червні 2024 року Європейський Союз прийняв Закон про відновлення природи (Nature Restoration Law). Конфедерація Будівельників України. URL: https://kbu.org.ua/news/v-chervni-2024-roku-yevropeiskyi-soiuz-pryiniav-zakon-pro-vidnovlennia-pryrody-nature-restoration-law*
13. *Зелене повоєнне відновлення України. URL: https://ecoaction.org.ua/diyalnist/vidnovlennia*
14. *Майбутнє природоохоронних територій в Україні. Документ для обговорення щодо відновлення та реформування природоохоронних територій. URL: https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/wwf_a4_the_future_of_protected_areas_in_ukraine_ukrainian_version.pdf*
15. *Регламент (ЄС) 2024/1991 Європейського Парламенту та Ради від 24 червня 2024 року про відновлення природи. Compass 27. URL: https://compass27.info/zakon-pro-vidnovlennya-prirody/*
16. *Уряд затвердив план відновлення освіти на деокупованих територіях, – МОН. (2024). URL: https://www.help-platform.in.ua/uryad-zatverdyv-plan-vidnovlennya-osvity-na-deokupovanyh-terytoriyah-mon/*

УДК 502.131.1:631.147:551.583

ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ КЛІМАТИЧНО НЕЙТРАЛЬНОГО ТА СТІЙКОГО СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА

Вікторія Горбач
Horbach.Viktoriia@vnu.edu.ua
Волинський інститут імені В'ячеслава Липинського ПрАТ «ВНЗ «МАУП», м. Луцьк, Україна

Потреба у досягненні нульових викидів парникових газів та підвищення кліматичної стійкості у сільському господарстві зумовлена значними викидами метану та закису азоту унаслідок утворення та зберігання гною, ентеральної ферментації у жуйних тварин та надмірного удобрення азотним добривом ґрунту. Тому, перехід до кліматично нейтрального сільського господарства включає впровадження технологій анаеробного зброджування гною з утворенням біогазу й органічного добрива та оптимізацію харчування жуйних тварин. О.С. Павленко основними напрямами інноваційного розвитку тваринництва на засадах кліматичної нейтральності виокремлює збирання

© Горбач В., 2025

метану з гною та виробництво з нього біоенергії, використання кормових добавок та пробіотиків при годуванні худоби, а також перехід до виробництва культивованого м'яса [2, с. 68]. Також реалізація принципів точного землеробства дозволяє раціонально використовувати азотні та інші мінеральні добрива. Окрім того, ґрунт є важливим акумулятором вуглецю, адже містить органічний вуглець, що утворюється внаслідок розкладання рослинних та тваринних решток. Тому, доцільним є забезпечення позитивного балансу між абсорбцією та витратами вуглецю в ґрунтах сільськогосподарського призначення. Для досягнення такого результату необхідним є впровадження практик сталого землекористування у сільському господарстві, шляхом використання технологій нульового обробітку ґрунту (no-till технологій), вирощування покривних культур, впровадження практик органічного землеробства та агролісівництва тощо. Для підвищення ефективності таких практик доцільним є їхнє поєднання з інноваційними підходами стратегічного планування розвитку агросфери. Так, Л.М. Черчик, О.А. Караїм та В.П. Караїм із метою забезпечення кліматично нейтрального розвитку агровиробництва пропонують використовувати прийом смарт-спеціалізації в агросфері, що в контексті екосистемного підходу полягає у інтегрованому стратегічному розвитку на основі природної логіки функціонування агроекосистем, орієнтованої на сталість, інноваційність розвитку та забезпечення конкурентоспроможності, поєднуючи екологічні процеси, технологічні рішення, локальні знання та соціальні інтереси в єдину систему, що створює довгострокову додану вартість [4, с. 38]. Комплексне впровадження вищеперелічених управлінських та технологічних рішень дозволить не лише скоротити викиди, а й перетворити агросектор на дієвий інструмент досягнення кліматичної нейтральності.

Окрім того, наслідки зміни клімату безпосередньо впливають на стан та стабільність аграрного виробництва, що зумовлює необхідність підвищення стійкості до кліматичних змін. Зміни температурного режиму, режиму опадів, частоти екстремальних погодних явищ та деградації ґрунтів можуть призводити до зниження врожайності, зростання виробничих ризиків і фінансової нестабільності сільськогосподарських виробників [1, с. 214]. У зв'язку з цим особливого значення набуває розроблення та впровадження адаптаційних заходів, спрямованих на мінімізацію негативних впливів кліматичних змін і забезпечення стійкості аграрних систем. До таких заходів належать: упровадження кліматично орієнтованих технологій землеробства, зокрема застосування адаптованих до нових кліматичних умов сортів і гібридів сільськогосподарських культур, оптимізація сівозмін та агротехнічних прийомів, підвищення ефективності управління водними ресурсами, розвиток систем зрошення та дренажу, впровадження практик збереження і відновлення родючості ґрунтів, а також використання цифрових інструментів моніторингу кліматичних ризиків і прогнозування врожайності. Важливим є також удосконалення інституційної та фінансової підтримки фермерських господарств для підвищення їхньої спроможності адаптації до кліматичних змін. Згідно з дослідженням І.О. Цимбалюк, Н.Л. Хомюк, В.О. Козлюк, В.М. Кулій, основним джерелом фінансування аграрних підприємств залишаються власні кошти

(складають понад дві третини загальних інвестицій), що обмежує можливості підприємств у впровадженні інноваційних технологій та модернізації виробничих процесів, відповідно виникає необхідність розробки комплексної державної політики, спрямованої на створення сприятливого інвестиційного клімату, забезпечення правової стабільності та підтримки аграрних підприємств у залученні фінансування для відновлення та збереження родючості ґрунтів [3, с. 18]. Слід зазначити, що відновлення ґрунтів не лише забезпечує стійкість агровиробництва, а й посилює їх функцію як природних поглиначів вуглецю, що безпосередньо наближає аграрний сектор до досягнення кліматичної нейтральності.

Отже, досягнення кліматичної нейтральності у сільському господарстві є багатовимірним процесом, що потребує системного поєднання технологічних, управлінських та екологічних рішень. Зменшення викидів парникових газів можливе за рахунок упровадження інноваційних підходів у тваринництві, зокрема анаеробного зброджування гною з утворенням біоенергії, оптимізації годівлі жуйних тварин, а також застосування технологій точного землеробства для раціонального використання мінеральних добрив. Підвищення кліматичної стійкості аграрного виробництва передбачає реалізацію адаптаційних заходів, спрямованих на оптимізацію сівозмін, збереження родючості ґрунтів, удосконалення управління водними ресурсами та впровадження цифрових систем моніторингу кліматичних ризиків. Важливим напрямом у цьому контексті є поєднання сталих практик землекористування з інноваційними підходами стратегічного планування розвитку агросфери, зокрема на засадах смарт-спеціалізації. Комплексна реалізація таких заходів забезпечить скорочення викидів парникових газів, посилення адаптаційного потенціалу аграрних систем і формування передумов для переходу до кліматично нейтрального сільського господарства.

Список використаних джерел:

1. *Горбач В.В. Вплив глобальних змін клімату на міграцію населення. Матеріали XVII Міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених «Молода наука Волині: пріоритети та перспективи досліджень» (16–17 травня 2023 року). Луцьк: ВНУ ім. Лесі Українки, 2023. С. 212–215.*
2. *Павленко О.С. Рушійні механізми декарбонізації в галузі тваринництва. Агросвіт. 2024. № 8. С. 64–70. DOI: https://doi.org/10.32702/2306-6792.2024.8.64*
3. *Цимбалюк І.О., Хомюк Н.Л., Козлюк В.О., Кулій В.М. Управління земельними ресурсами в умовах деградації, воєнних загроз і соціально-економічної нестабільності. Науковий вісник Львівського національного університету ветеринарної медицини та біотехнологій імені С.З. Ґжицького. Серія: Економічні науки. 2025. Т. 27. № 105. С. 14–20. DOI: https://doi.org/10.32718/nvlvet-e10503*
4. *Черчик Л.М., Караїм О.А., Караїм В.П. Природоохоронні проєкти розвитку агросфери як інструмент організаційно-економічного механізму формування низьковуглецевої економіки. Наукові праці Донецького національного технічного університету. Серія: економічна. 2025. № 1(31). С. 36–45. DOI: http://doi.org/10.31474/1680-0044-2025-1(31)-36-45.*

ЕФЕКТИВНЕ ВИКОРИСТАННЯ ДОЩОВОЇ ТА ТАЛОЇ ВОДИ ЯК ІНСТРУМЕНТУ АДАПТАЦІЇ ДО ЗМІН КЛІМАТУ: ГЛОБАЛЬНИЙ ДОСВІД ТА ЙОГО АДАПТАЦІЯ В МІСТІ ЛУЦЬК

Богдан Зелінський
bogdan20011221@gmail.com
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

Зміни клімату, зокрема, сильні зливи та тривалі посухи, разом із швидкою урбанізацією підвищують навантаження на централізовані системи водопостачання та дощової каналізації. Природна поверхня землі зазвичай покрита непроникними бетонними та асфальтовими покриттями, що перешкоджає потраплянню дощової та талої води у ґрунт, в результаті чого зростає кількість міських та підземних повеней. У той же час, законодавство щодо використання опадів та збереження водних ресурсів підвищує вартість розвитку інфраструктури. Це робить збір та використання дощової та талої води критично важливою стратегією в інтервенціях адаптації до клімату, що дозволяє зменшити негативні наслідки інтенсивних опадів, з одного боку, та зменшити дефіцит води, з іншого.

Глобальний досвід у Rainwater Harvesting (RWH) показує різні моделі. У Сінгапурі, так званому «садовому місті», використовують підземні резервуари з місткістю до 50 000 м³, які живляться дощовою водою, що стікає з дахів житлових будинків та парків. Це може використовуватися для контролю пікового стоку та створення водних тіл для задоволення потреб, що не пов'язані зі споживанням. У Копенгагені використовують зони інфільтрації та біоставки, які утримують до 70% першого стоку з дахів та доріг, дозволяючи воді проникати у ґрунт та поповнювати підземні води, а також зменшувати навантаження на каналізаційну систему. Зелені дахи та пористе покриття також поширені — у Лондоні та Берліні вони можуть утримати від 30 до 40 літрів води на квадратний метр протягом години інтенсивного дощу. Міста Австрії та Австралії включили відкриті затоплювальні басейни в міську зелену інфраструктуру, інтегруючи RWH, збереження води та рекреаційні потреби.

Фундаментальний соціальний вплив RWH полягає в тому, що водопостачання може стати більш надійним: у Мехіко, наприклад, це зменшує споживання муніципальної питної води для неспоживчих цілей на 40%, а в місті Бені Меред (Алжир) доступність води збільшується принаймні на 5-84% в залежності від випадку. Система RWH в сільських районах Йорданії, наприклад, економить 24% щорічно від споживаної питної води: проєкт, реалізований у селі Гуачтук (Гватемала), не лише збільшив кількість якісної питної води та безпеку її видалення, але також. Іншим корисним ефектом є те, що ризик затоплення в міських зонах також зменшується: піковий стік опадів та частота затоплень були суттєво зменшені в портовому місті Бейра, Мозамбік, завдяки широкому впровадженню RWH.

© Зелінський Б., 2025

RWH також є економічно вигідною технологією: у Малайзії проєкт N Park Resort збирав дощову воду для побутового використання, економлячи 16 782 RM щорічно; у Канаді жителі спільноти субарктичного регіону Black Tickle-Dominion економили 12,70 CAD на тиждень. Окрім економічної складової, використання дощової води сприяє гендерній рівності, полегшуючи навантаження на (особливо жіночих) носіїв води та покращуючи показники для їх прийняття рішень. У сільських громадах Індії та Гватемали RWH не лише забезпечило постачання води; це також сприяло соціальному та політичному участі жінок.

Проте впровадження RWH має враховувати деякі недоліки, такі як високі витрати на інвестиції, технічні проблеми з введенням в експлуатацію та обслуговуванням резервуарів, що вимагає від належних законодавчих рамок та активної участі населення. В інших місцях незнання та страх перед новими технологіями заважають впровадженню систем, і без ефективного управління ця система, ймовірно, буде недовговічною.

Для Луцька рекомендується поетапний підхід до проектних заходів. У першій фазі (пілотний рік) системи серих вод застосовуються на трьох типах будівель: школах, багатоквартирних будинках та лікарнях. Одночасно має бути проведене середньорічне та сезонне моніторинг опадів Українським Гідрометеоцентром та картування потенціалу дахів та земель для збору дощової води. Друга фаза (тривалість 2-3 роки) включає розширення проекту до густозаселених районів із запровадженням систем розгалуження та повного потоку з передфільтрацією та збором дощової води; біопруди та інфільтраційні зони в парках також включені в цю фазу. Остання фаза (максимум 5 років) міститиме розробку політики, субсидії асоціаціям власників будинків та муніципальним компаніям, а також партнерство з неурядовими організаціями, екологічними організаціями та школами.

Викликом буде знайти не лише технічне рішення, а й залучити спільноту через інформаційні кампанії, демонстраційні сайти та навчання. Повним охопленням Луцьк зможе суттєво зменшити навантаження на систему зливової каналізації, забезпечити додаткові зони зрошення під час періодів посухи, покращити екологічний стан міських територій та зробити громади більш придатними до змін клімату.

Список використаних джерел:

1. *Закон України "Про охорону навколишнього природного середовища" // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 45. – Ст. 346.*
2. *Водний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 213/95-ВР.*
3. *Кодекс України про надра // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 132/94-ВР.*
4. *Закон України "Про приєднання України до Конвенції про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер" // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 73.*
5. *Протокол про воду та здоров'я до Конвенції про охорону та використання транскордонних водотоків та міжнародних озер // Офіційне видання ООН, 1999.*
6. *Конвенція про захист Чорного моря від забруднення // Офіційне видання ООН, 1992.*
7. *Конвенція щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай // Офіційне видання ООН, 1994.*

8. *Договір між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про співробітництво у сфері охорони і сталого розвитку басейну річки Дністер // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 38.*
9. *Державне агентство водних ресурсів України здійснює транскордонне співробітництво на рівні двосторонніх міждержавних угод про охорону та використання транскордонних водних об'єктів // Офіційний вебсайт Держводагентства України. – 2025.*
10. *Гадзало Я.М., Ромащенко М.І., Яцюк М.В. Концептуальні засади формування водної безпеки України в умовах змін клімату // Управління водними ресурсами в умовах змін клімату:тези Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21 березня 2017 р.). – Київ: Інститут водних проблем і меліорації НААН, 2017. – С. 11–13.*
11. *Хвесик М.А. Інвестиційне забезпечення модернізації водогосподарського комплексу України в умовах змін клімату // Управління водними ресурсами в умовах змін клімату: тези Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21 березня 2017 р.). – Київ: Інститут водних проблем і меліорації НААН, 2017. – С. 16–18.*
12. *Вишневський В.І., Шевчук С.А. Розробка та шляхи реалізації водної стратегії міста Києва 2017–2025 // Управління водними ресурсами в умовах змін клімату: тези Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21 березня 2017 р.). – Київ: Інститут водних проблем і меліорації НААН, 2017. – С. 83–85.*
13. *Жемба А.Й. Реформування сучасних моделей управління водними ресурсами за рахунок розширення ресурсної домінанти // Управління водними ресурсами в умовах змін клімату: тези Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21 березня 2017 р.). – Київ: Інститут водних проблем і меліорації НААН, 2017. – С. 200–202.*
14. *Левковська Л.В., Сундук А.М. Управління водними і земельними ресурсами у контексті політики децентралізації // Управління водними ресурсами в умовах змін клімату: тези Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21 березня 2017 р.). – Київ: Інститут водних проблем і меліорації НААН, 2017. – С. 120–122.*
15. *Семенова Ю.М. Основні проблеми комунального водокористування та шляхи їх вирішення у регіональному розрізі // Управління водними ресурсами в умовах змін клімату: тези Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21 березня 2017 р.). – Київ: Інститут водних проблем і меліорації НААН, 2017. – С. 202–204.*
16. *Дехтяр О.О. Досвід управління водними ресурсами на прикладі Франції // Управління водними ресурсами в умовах змін клімату: тези Міжнародної науково-практичної конференції (Київ, 21 березня 2017 р.). – Київ: Інститут водних проблем і меліорації НААН, 2017. – С. 244–246.*
17. *Михалюк А.М. Сучасні кліматичні зміни у м. Луцьк: робота на здобуття кваліфікаційного ступеня бакалавра: спец. 106 Географія / наук. кер. Т.С. Павловська; Волинський національний університет імені Лесі Українки. Луцьк, 2025. 65 с.*

УДК 330: 504.06

ЕКОЛОГІЧНА СКЛАДОВА ЯКОСТІ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ

Алла Омельченко, Юлія Шпильова
alla.omeltschenko@gmail.com, shpuleva_y@ukr.net
Інститут демографії та досліджень якості життя імені Михайла Птухи Національної академії наук України, м. Київ, Україна

Проблема забезпечення якості життя людини традиційно розглядається крізь призму економічних чинників, тоді як екологічна складова часто залишається поза увагою. Вплив навколишнього середовища переважно зводиться до оцінки рівня забруднення повітря, води чи ґрунтів, проте не враховується його вплив на якість харчування, здоров'я населення та тривалість життя. В Україні відсутній механізм компенсації екологічних збитків, пов'язаних із погіршенням здоров'я населення та втратою економічного потенціалу через скорочення тривалості життя [1]. Пошук шляхів удосконалення системи гарантування екологічної безпеки є важливою передумовою підвищення якості життя і стійкого розвитку держави.

Резилієнтність як концепт дедалі активніше інтегрується у стратегії сталого розвитку ООН, ОЕСР та ЄС, відображаючи здатність держав і громад адаптуватися до кліматичних, соціальних і економічних викликів. Дослідження Eurostat та Європейського екологічного агентства підтверджують істотний вплив екологічних чинників (якість повітря, доступ до зелених зон, рівень шуму) на суб'єктивне відчуття добробуту. Environmental Performance Index (EPI), який публікує Єльський університет, демонструє кореляцію між екологічною ефективністю, тривалістю життя та рівнем державних витрат на екологію, що свідчить про його релевантність у вимірюванні екологічної резилієнтності.

Актуальним на сьогодні є визначення ролі екологічних домінант у забезпеченні якості життя населення в умовах зростання антропогенних навантажень, зміни клімату та необхідності адаптивного управління природокористуванням. Виходячи із зазначеного, варто наголосити, що стан довкілля є базовим чинником формування якості життя, оскільки він визначає здоров'я людей, комфорт проживання та потенціал сталого розвитку. Екологічна складова якості життя охоплює як стан природних систем, так і наслідки людської діяльності. Нераціональне використання природних ресурсів, забруднення та деградація екосистем знижують екологічну ємність територій і вимагають перегляду моделей економічного зростання. Переважна більшість населення не вважає стан навколишнього середовища достатньо важливим, оскільки не помічає прямого зв'язку між якістю життя та екологією. Однак, проживання у шкідливих умовах впливає на всі сфери життєдіяльності людини, відбиваються на зовнішньому вигляді, життєдіяльності сім'ї (здорові діти та репродуктивна здатність), тривалість життя, працездатність. Місце проживання,

© Омельченко А., Шпильова Ю., 2025

рівень освіти та загальний стан людини значною мірою впливає на сприйняття людиною якості свого життя. Покращуючи рівень екологічної безпеки просторового утворення, створюємо умови щодо процесу покращення якості життя населення.

Концепція соціо-екологічної резилієнтності підкреслює потребу в адаптивності систем управління та збереженні критичних екологічних функцій. Підвищення екологічної безпеки простору прямо впливає на покращення якості життя.

Згідно з комплексним Індексом екологічної ефективості (Environmental Performance Index (EPI)) [2], відповідно до якого оцінюється, наскільки країна близька до досягнення цілей екологічної політики, Україна у 2020 р. посіла 60 місце, поступаючись найближчим сусідам – Словаччині (26 місце), Румунії (32 місце) і Польщі (37 місце), у 2021 році – 52 місце, Словаччина (18 місце), Румунія (30 місце), Польща (46 місце) відповідно. За результатами розрахунків у 2023 р. Україна знаходилася на 41 позиції, Словаччина (18 місце), Румунія (33 місце), Польща (20 місце). Наведений індекс і його індикатори визначають здатність тієї чи іншої країни захищати навколишнє природне середовище як у теперішній, так і довготерміновій перспективі, виходячи зі спроможності держави протидіяти екологічним впливам і зниженню залежності людей від екологічних впливів, соціальних та інституціональних можливостей держави відповідати на екологічні виклики, а також здійснювати глобальний контроль над екологічним станом тощо, тобто його можна розглядати з точки зору забезпечення резилієнтності якості життя населення.

Динаміка Індексу екологічної ефективності (EPI) показує, що Україна поступово покращує позиції, проте все ще відстає від сусідніх держав, що свідчить про потребу в посиленні екологічної політики.

Захист довкілля займає дуже високе місце в порядку денному Європи протягом останніх кількох десятиліть. В опитуванні на цю тему, зібраному у 2017 році, 94% європейців заявили, що захист довкілля є для них дуже важливим. Вплив забруднення повітря, води та шуму може мати прямий вплив на здоров'я людей та економічне процвітання суспільств. Показники, пов'язані з довкіллям, дуже важливі для оцінки якості життя в Європі. До цього виміру включені суб'єктивні показники, такі як власне сприйняття людьми рівня шуму або наявності забруднення та бруду в їхній місцевості, а також їхня задоволеність довкіллям та зеленими зонами в їхній місцевості [3].

Суб’єктивне сприйняття екологічних факторів відіграє важливу роль у визначенні комфортності проживання. Місцеві природні умови, рівень урбанізації, управлінська спроможність органів влади, а також культурні та ментальні особливості регіонів формують територіальну диференціацію якості життя.

У міжнародній практиці якість життя оцінюється через інтегровані індекси – Numbeo, Human Development Index (UNDP), Quality of Life Indicators (Eurostat) – які враховують не лише економічні, а й екологічні показники. Однак екологічний вимір часто залишається непрямим, що знижує ефективність управлінських рішень.

Зростання кліматичних ризиків і антропогенних навантажень потребує оновлення адаптаційних програм, орієнтованих на сталий розвиток міст і громад. Європейські приклади (Відень, Берлін, Париж) демонструють успішність впровадження «зелених» стандартів, систем біодренажу, вертикального озеленення, які підвищують екологічну стійкість міських систем і комфорт життя населення.

Таким чином, формування сприятливого екологічного середовища є невід'ємною умовою високої якості життя населення. Екологічні домінанти (чисте повітря, вода, природні зони, безпечний простір) мають визначальне значення для фізичного здоров'я, тривалості життя та соціальної стабільності. Необхідним є розроблення інтегрованих моделей оцінювання, що поєднують об'єктивні індикатори стану довкілля та суб'єктивні оцінки населення щодо якості життя.

Подальші наукові розвідки доцільно зосередити на розробці методичних підходів до оцінки екологічної резилієнтності територій, інтеграції екологічних індикаторів у систему державного моніторингу якості життя та розробці адаптивних стратегій управління екологічною безпекою.

Список використаних джерел:

1. *Chemerys V., Kaplenko H., Kulish I., Maksym V., Dadak O., Kushnir L., Hrymak O. Theoretical aspects of the concept of "quality of life" in the context of environmental safety. Ukrainian Journal of Ecology. 2021. Vol. 11, No 1. P. 196-201. URL: https://www.ujecology.com/articles/theoretical-aspects-of-the-concept-of-quality-of-life-in-the-context-of-environmental-safety.pdf*
2. *Environmental Performance Index 2024. https://epi.yale.edu/downloads/2024-epi-report-20250106.pdf*
3. *Quality of life indicators – measuring quality of life. URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Quality_of_life_indicators_-_measuring_quality_of_life#Framework_for_measuring_quality_of_life*

УДК 911.008

ВОДОКОРИСТУВАННЯ У СВІТІ В КОНТЕКСТІ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ

Оксана Перхач, Іван Ровенчак

oxana.perkhach@ukr.net, ir_pavuk@ukr.net

Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна

На саміті ООН зі сталого розвитку були ухвалені головні напрямки розвитку країн на період з 2015 до 2030 року. Серед 17 цілей сталого розвитку (ЦСР), шоста ціль – це "Чиста вода та належні санітарні умови", що спрямована на забезпечення наявності та сталого управління водними ресурсами та санітарією [4]. Проблема забезпечення населення чистою водою останнім часом надзвичайно загострилася. Адже, за останні 125 років кількість населення у світі зросла у 5,1 рази: з 1,6 млрд осіб у 1900 р. до 8,1 млрд у 2025 р. За цей же

© Перхач О., Ровенчак І., 2025

період загальне водокористування збільшилось у 8,3 разів: з 600 км^3 до 5000 км^3 [3, 1].

У світі існує нестача води, яка негативно впливає на понад 40 % осіб у світі. Дефіцит водних ресурсів спонукає до їхнього ощадливого використання і до розподілу за якісними показниками. Воду найвищої якості з підземних джерел, незабруднених водотоків і водойм використовують для питного водопостачання. Вода дещо гіршої якості може бути використана промисловими підприємствами і зрошувальним землеробством. Якість води має ще менше значення для гідроенергетики, лісосплаву і судноплавства. Чиста вода, яка відповідає рибогосподарським нормам може використовуватись для рибного господарства [2]. Проблема чистої і свіжої води актуальна для третини населення планети. У світі зростає попит на прісну воду. Динаміку глобального споживання води за період з 1900 до 2025 рр. показано на рис. 1.

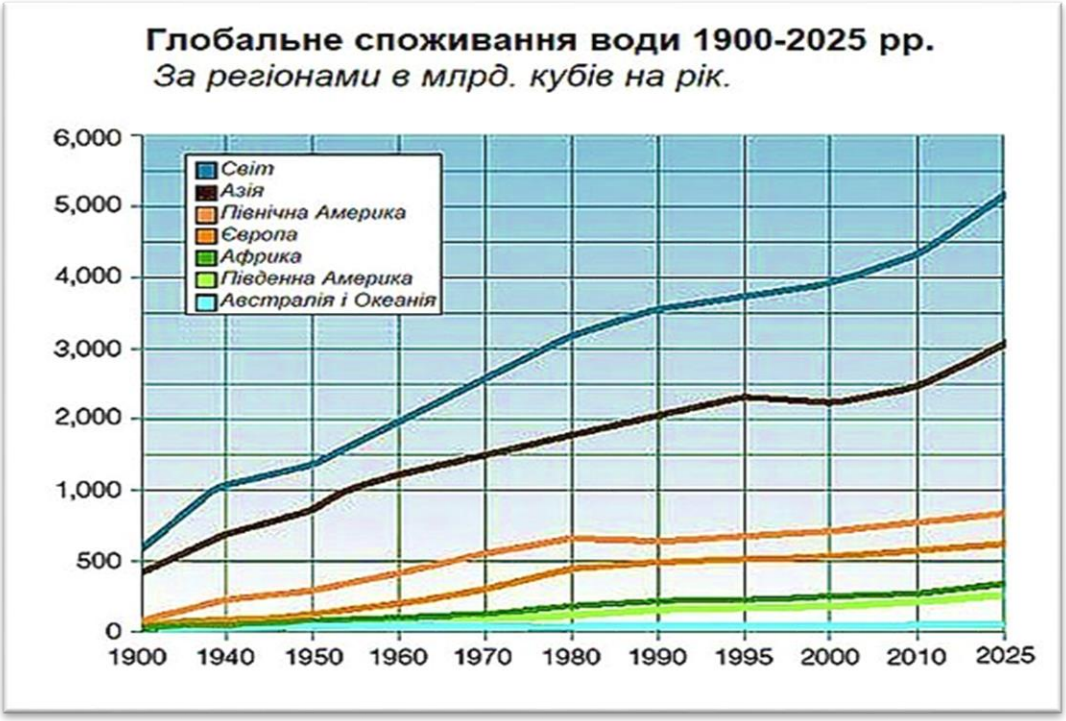


Рис. 1. Динаміка глобального споживання води впродовж 1900-2025 рр. [1]

За структурою водокористування основними є: сільське господарство – 70 % від світового водокористування; промисловість — 20 % та житлово-комунальне господарство – 10 %. Залежно від регіону структура використання води є різною. В Європі найбільше використання води є у промисловості (54 %), у два рази менше у сільському господарстві (25 %) і найменше використовується для господарсько-питних потреб (21 %). В Азії ситуація інша: для сільськогосподарських потреб використовується 81 %, для промислових – 10 % і для господарсько-питних потреб – 9 % [1]. За останні 125 років у світі простежується стала тенденція щодо зростання загального об’єму водокористування і кількісного співвідношення у ньому основних водокористувачів.

Як бачимо, із зростанням кількості населення збільшується водокористування і одночасно зростає навантаження на водні ресурси. Як

наслідок такої тенденції є глобальний дефіцит води, погіршення її якості, забруднення і виснаження. Незадовільна якість і дефіцит води призводять до проблем населення зі здоров'ям, а також до соціальних, економічних і екологічних проблем. Тому охорона водних ресурсів є комплексною проблемою, терміновість якої пов'язана із щораз більшим водокористуванням і з потребою забезпечення населення водою відповідної якості.

Список використаних джерел:

1. *Водні ресурси ВУЕ. URL: https://vue.gov.ua/ [дата звернення: 12.09.2025].*
2. *Кукурудза С.І., Перхач О.Р. Використання та охорона водних ресурсів. Навч. посібник. Львів: ЛНУ імені Івана Франка, 2009. 304 с.*
3. *Населення світу: чисельність та розміщення. URL: https://osvita.ua/vnz/reports/geograf/23913/ [дата звернення: 22.10.2025].*
4. *17 Цілей сталого розвитку. URL: https://globalcompact.org.ua/tsili-stijkogo-rozvytku/ [дата звернення: 2.09.2025].*

УДК 911.3

СОЦІАЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ЗАПОВІДНИХ ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВОЄННОГО ТА ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ

Максим Рожнов

maksym.rozhnov@student.karazin.ua

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

У контексті повоєнного відновлення України особливої актуальності набуває соціально-географічне вивчення заповідних територій як просторової основи сталого розвитку, збереження природного капіталу та підвищення якості життя населення. Природно-заповідний фонд виконує не лише екологічну, а й соціальну, рекреаційну, культурно-освітню та регуляторну та інші функції, які у сучасних умовах зазнають істотної трансформації [4].

Під час воєнних дій частина заповідних об'єктів зазнала фізичних пошкоджень, втрати біорізноманіття, деградації екосистем. Водночас у багатьох регіонах саме природоохоронні території стали осередками екологічної стійкості, соціальної підтримки місцевих громад і символом відродження. В умовах повоєнного розвитку вони набувають нового змісту, зокрема як простори соціальної інтеграції, психологічної реабілітації та екотуризму, що сприяють зміцненню територіальної ідентичності та регіональної безпеки [2]. Соціально-географічний підхід дозволяє досліджувати заповідні території не лише як природні об'єкти, а як елементи просторової організації суспільства. Аналіз територіальної структури, функцій і взаємодії заповідних територій з господарством і населенням дає можливість визначити закономірності формування мережі заповідного фонду та її вплив на регіональний розвиток [1].

© Рожнов М., 2025

Природоохоронні території є багатофункціональними соціально-географічними об’єктами, чия роль, особливо в період воєнних дій та подальшого відновлення, виходить далеко за межі суто природоохоронної діяльності [3]. Головною функцією, яка є фундаментом для стійкості ландшафтів та екосистем, залишається природоохоронна (забезпечення збереження біорізноманіття, популяцій тварин та ареалів їх проживання, а також захист ландшафтів). В умовах військового впливу ця функція набуває критичного значення для збереження генофонду та відновлення біологічної цілісності. Екологічна функція відповідає за підтримку життєво важливих екосистемних послуг. У контексті повоєнного відновлення, території із суворим охоронним режимом (заповідники) виступають як еталони незайманих природних комплексів. Вони є точками відліку (референтними ділянками) для оцінки збитків, моніторингу забруднення (хімічного, радіаційного) та прогнозування природного відновлення деградованих внаслідок бойових дій ландшафтів. Рекреаційна функція, спрямована на забезпечення потреб населення в рекреації, набуває нової актуальності в умовах підвищеного стресу та недоступності багатьох рекреаційних територій в Україні. Важливою є і функція освітня, яка може стати ключовим інструментом для формування нової екологічної свідомості та культури поводження з природними ресурсами. Історико-культурна функція забезпечує збереження культурних та історичних пам'яток в межах природо-заповідних територій, що сприяє збереженню культурної ідентичності регіону [3]. Тож, в умовах воєнного та повоєнного відновлення, природоохоронні територій не лише зони охорони природи, а й стратегічні соціально-географічні майданчики. Успіх відновлення залежить від здатності керуючого персоналу та органів влади розкрити та збалансовано використати увесь багатофункціональний потенціал цих територій, завжди пам'ятаючи про пріоритет збереження природи як основи для стійкого розвитку.

У сучасних умовах воєнних дій та майбутнього післявоєнного відновлення України нової актуальності набуває соціально-географічне дослідження заповідних територій як просторової основи сталого розвитку, збереження природного потенціалу та підвищення якості життя населення. Природно-заповідний фонд країни є не лише системою охорони біорізноманіття, а й важливим чинником підтримки соціальної стабільності, національної ідентичності та екологічної безпеки. Війна кардинально змінила умови існування природоохоронних територій: значна їх частина зазнала фізичних руйнувань, пожеж, забруднення ґрунтів і водойм, деградації лісових і лучних екосистем, що призвело до втрати унікальних природних комплексів і видів. Ці явища розглядаються у науковому дискурсі як прояви екоциду – цілеспрямованого або системного знищення природного середовища, що має не лише екологічні, а й соціальні наслідки, впливаючи на здоров’я, добробут і життєві стратегії населення [5]. Разом із тим заповідні території виявили високу екологічну та соціальну стійкість. У багатьох регіонах саме вони стали осередками відносної безпеки, де збереглася природна рівновага, відновлюється флора і фауна, функціонують волонтерські, освітні й наукові ініціативи. Соціально-географічний підхід дозволяє розглядати заповідні території як елементи просторово-функціональної організації території, у яких

переплітаються природні, економічні, соціальні, культурні й управлінські процеси. Через аналіз територіальної структури, функцій і взаємодії заповідних об'єктів із господарськими системами та місцевими громадами виявляються закономірності їх впливу на регіональний розвиток, інтеграцію територій і формування екологічно збалансованого простору.

Повоєнне відновлення України має передбачати інтеграцію заповідних територій у регіональні стратегії розвитку. Необхідно забезпечити баланс між природоохоронними завданнями та соціально-економічними потребами населення, впровадити сучасні механізми управління і моніторингу, застосувати геоінформаційні технології для оцінки масштабів екологічних збитків і контролю процесів відновлення. Важливим є залучення місцевих громад до прийняття рішень, використання європейських практик сталого природокористування, створення екологічних коридорів і біосферних резерватів, що поєднають природоохоронні зони з територіями людської діяльності. Такий підхід формує підґрунтя для «зеленої реконструкції» - такої моделі розвитку, у якій природа стає активним учасником відновлення країни. Заповідні території України в умовах війни не лише зазнають руйнувань, а й демонструють потенціал до відновлення, залишаючись осередками екологічної стійкості, соціальної підтримки та духовного відродження. Їх збереження і розвиток у післявоєнний період є стратегічно важливими для відновлення екологічної рівноваги, формування гармонійної взаємодії людини і природи та зміцнення екологічної безпеки держави. Саме через призму соціально-географічного аналізу можна визначити шляхи інтеграції заповідного фонду у просторове планування, що забезпечить сталий розвиток і підвищить життєстійкість територій у нових умовах відбудови.

Список використаних джерел:

1. *Вернадський В.І. Наукова думка як планетне явище. Київ: Наук. думка, 2000. 284 с.*
2. *Шищенко П.Г. Географічні основи природокористування та охорони природи. Київ: Либідь, 2018. 312 с.*
3. *Гетьман, В., & Попович, С. (2024). Географічна репрезентативність мережі заповідників і національних природних парків України. Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна. Серія «Геологія. Географія. Екологія», (60), 188-198. https://doi.org/10.26565/2410-7360-2024-60-13*
4. *Ministry of Ecology and Natural Resources of Ukraine. State of Nature Reserves of Ukraine 2024 Report. Kyiv, 2025.*
5. *Vila Subiros, J., Niemets, L., & Sehida, K. (2024). The Impact of the Russian Invasion of Ukraine on Protected Natural Areas: A Quantitative Approach and the Opportunities and Challenges of Nature Restoration. In: Morar, C., Berman, L., Erdal, S., Niemets, L. (eds). Achieving Sustainability in Ukraine through Military Brownfields Redevelopment. NATOARW 2023. NATO Science for Peace and Security Series C: Environmental Security. Dordrecht: Springer, 125-138.*

УДК 911.3

АДАПТАЦІЯ ДО ЗМІН КЛІМАТУ У МІСТІ ХАРКІВ ТА ХАРКІВСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Віктор Стець, Людмила Ключко
viktor.stets@student.karazin.ua, ludmila.klychko@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

У сучасних умовах зміна клімату є одним із найгостріших викликів для сталого розвитку територій. Зростання середньорічних температур, збільшення частоти екстремальних погодних явищ, порушення водного балансу та подовження посушливих періодів безпосередньо впливають на екологічний стан, інфраструктуру, здоров'я населення й економіку регіонів.

Для урбанізованих територій, зокрема міста Харків, ці процеси посилюються ефектом «міського теплового острова», високою щільністю забудови та інтенсивним антропогенним навантаженням. За останні десятиріччя на території Харківської області спостерігається стале підвищення середньорічної температури повітря, що свідчить про прояви глобальних кліматичних тенденцій на локальному рівні. Це зумовлює необхідність формування ефективних адаптаційних стратегій, спрямованих на зменшення вразливості міського середовища та забезпечення комфортних умов життя населення як у місті, так і в сільській місцевості.

Метою нашого дослідження є аналіз кліматичних тенденцій у місті Харків та Харківській області, оцінка їхнього впливу на міське середовище та соціально-економічний розвиток регіону, а також визначення пріоритетних напрямів адаптації до кліматичних змін із урахуванням екологічних, технологічних і соціальних чинників.

Упродовж останніх десятиліть на території України, зокрема Харківської області спостерігається зростання середньорічних температур повітря: від +7–8°C у 1970-х роках до понад +9,5 °C у 2010–2020-х роках (рис. 1); а у 2024 році вже сягнула приблизно +11,4 °C [1, 2]. Таке зростання відповідає тенденціям глобальних змін клімату.

Зміни клімату проявляються не лише у підвищенні температур, а й у збільшені частоти екстремальних погодних явищ, зміні режиму опадів, збільшенні тривалості посушливих періодів [3]. Для великих міст, зокрема міста Харків, це посилює ефект «міського теплового острова», підвищує навантаження на енергетичну інфраструктуру та впливає на комфорт і здоров'я населення. У таких умовах важливими стають не лише заходи зі зменшення антропогенного впливу, а й розроблення адаптивних стратегій міського розвитку. Серед перспективних напрямів адаптації можна виокремити: озеленення міських територій, зменшення антропогенних викидів, економічну адаптацію.

Створення та розвиток зелених зон – ключовий компонент міської кліматичної політики. Він сприяє зменшенню ефекту «теплового острова»,

© Стець В., Ключко Л., 2025

зниженню запиленості, підвищенню якості повітря та підвищенню комфортності середовища. Основні заходи з озеленення включають: створення нових зелених зон, висаджування дерев уздовж вулиць і магістралей, упровадження «зелених дахів» і «зелених фасадів». Однак ефективність таких ініціатив залежить від правильного вибору видів рослин, що стійкі до високих температур, посух та різких коливань вологості. Недооцінка цих чинників призводить до втрат насаджень або підвищення витрат на догляд за ними. У процесі планування озеленення необхідно враховувати алергенний потенціал рослин, особливо тих, пилок яких є частою причиною сезонних алергічних реакцій у населення і що можуть створювати загрози для людей та інфраструктури (наприклад: берези (Betula spp.), тополі (Populus spp.), криптомерія японська (Cryptomeria japonica)) [4]. Перевагу слід надавати видам рослин із низьким рівнем пилкової алергенності, без токсичних речовин, обґрунтовуючи вибір екологічними та санітарними даними конкретної місцевості та екосистеми. Комплексний аналіз екологічних і кліматичних чинників є передумовою сталого ефекту від озеленення.

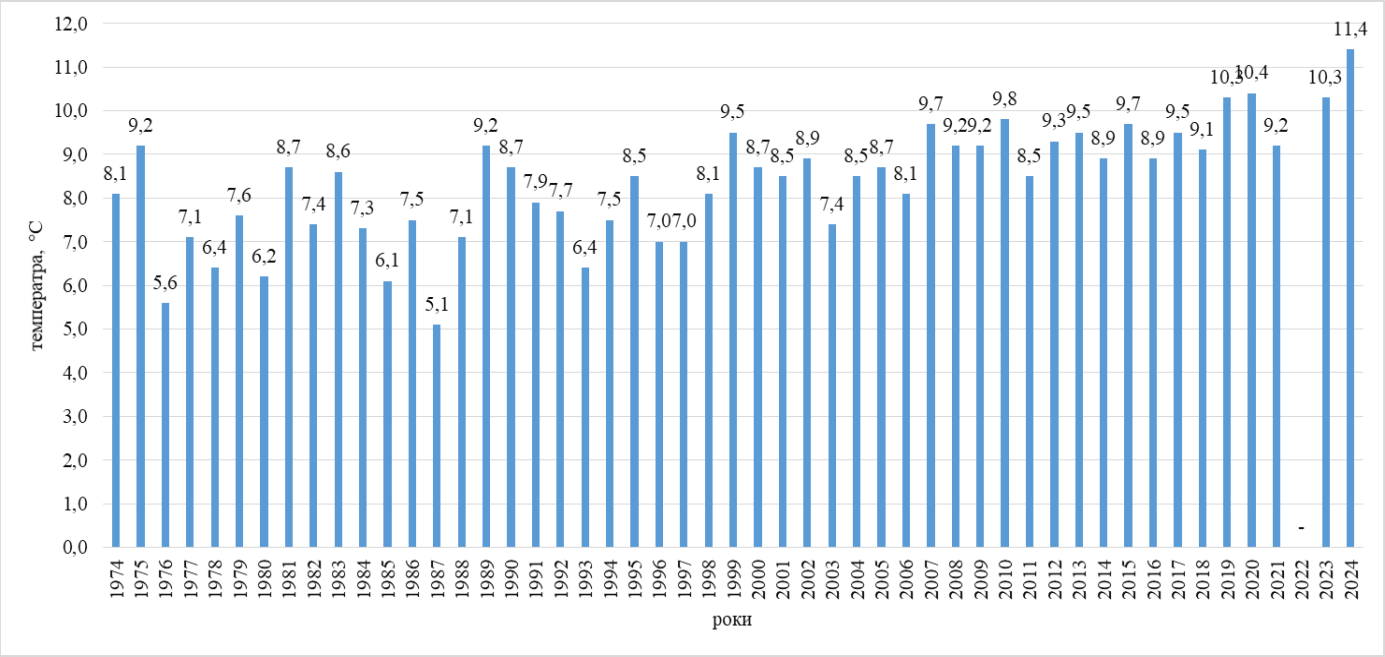


Рис. 1. Середньорічні значення температури (°С) у місті Харків за період 1974-2024 рр. (побудовано авторами за даними [2], відсутні дані щодо середньорічних значень температури за 2022 р.)

Досвід європейських країн (Німеччини, Данії, Франції) демонструє ефективність «блакитно-зелених» рішень, які поєднують міські зелені насадження з управлінням водними ресурсами. Наприклад, у Берліні та Копенгагені створюються «зелені дахи», дощові сади, водопроникні тротуари, що зменшують перегрів і ризик підтоплень [5; 6]. Такі підходи доводять, що комплексні природоорієнтовані рішення можуть істотно підвищити стійкість міст до кліматичних викликів, і можуть бути адаптовані до умов міста Харків та Харківської області з урахуванням місцевих кліматичних особливостей.

Серед антропогенних чинників, що впливають на клімат, можуть бути виділені промислові викиди та транспорт. Зменшення їхнього негативного

впливу на кліматичні умови можливе завдяки розвитку електротранспорту, пішохідної та велосипедної інфраструктури, розширення мережі громадського електротранспорту та підвищенню енергоефективності підприємств. Місто Харків вже має мережі електротранспорту (трамвай, тролейбус, метрополітен), але вони потребують оновлення рухомого складу, ремонту і відновлення інфраструктури, та надання пріоритету у русі.

У сфері промисловості перспективними можуть бути заходи з підвищення енергоефективності, використання менш вуглецевих джерел енергії, технологій уловлювання та зберігання вуглецю [7]. Хоча впровадження таких рішень є витратним, воно формує довгострокову основу для зменшення викидів і підвищення екологічної стійкості міста та є етапом у процесі розвитку зеленої економіки. Перехід до «зеленої енергетики» передбачає розвиток відновлюваних джерел енергії (сонячних, вітрових, біоенергетичних), що зменшить залежність регіону від вуглецевих ресурсів і сприятиме енергетичній безпеці.

Поряд із ризиками, зміна клімату створює й нові економічні можливості для регіону. Подовження вегетаційного періоду сприяє вирощуванню теплолюбних культур: горіхів, винограду, ягідних та олійних, що раніше були характерні переважно для південних областей України. Це зумовлює потребу у впровадженні водозберігаючих технологій, систем краплинного зрошення та моніторингу вологості ґрунтів. Удосконалені природоорієнтовані рішення забезпечують раціональне використання ресурсів і зменшують ризики, пов’язані з посушливими періодами. Розвиток сучасних агротехнологій може стати перспективним напрямом економічної спеціалізації Харківської області, а для міста Харків – стимулом до посилення науково-технічного та освітнього потенціалу, який забезпечує аналітичну й технологічну підтримку процесів кліматичної адаптації. У багатьох країнах ЄС упровадження краплинного зрошення, систем агромоніторингу та використання стійких сортів культур визнано ключовими заходами адаптації до кліматичних змін.

Адаптація міста Харків та Харківської області до кліматичних змін потребує комплексного підходу, ґрунтовних наукових розробок, перспективних програм розвитку, які поєднують екологічні, технологічні та соціально-економічні аспекти. Системна взаємодія між науковими, муніципальними й громадськими структурами дозволить забезпечити сталість розвитку та зменшити ризики негативних наслідків кліматичних змін та створити потенціал для подальшого розвитку зеленої економіки регіону загалом.

Підводячи підсумки, слід зазначити, що кліматичні зміни вже сьогодні мають відчутний вплив на екологічний, соціально-економічний та інфраструктурний стан міста Харків і Харківської області. Підвищення середньорічних температур, збільшення частоти екстремальних погодних явищ та подовження посушливих періодів вимагають системного підходу до формування адаптаційної політики. Ефективна адаптація повинна ґрунтуватися на поєднанні науково обґрунтованих рішень і практичних заходів, спрямованих на зменшення вразливості урбанізованих територій, підвищення стійкості інфраструктури та покращення якості життя населення. Особливу роль у цьому процесі відіграє розвиток природоорієнтованих рішень, зокрема створення та

розширення зелених зон, упровадження «зелених дахів» і фасадів, дощових садів, водопроникних поверхонь, які довели свою ефективність у країнах Європейського Союзу. Такі рішення сприяють зниженню ефекту «міського теплового острова», покращують мікроклімат, зменшують ризик підтоплень і водночас підвищують комфортність міського середовища. Важливою умовою є правильний вибір видів рослин з урахуванням їх стійкості до посух, температурних коливань та алергенного потенціалу. Крім екологічних аспектів, адаптація до змін клімату має включати економічні та технологічні заходи: розвиток енергоефективних технологій, впровадження відновлюваних джерел енергії, модернізацію транспортної системи з орієнтацією на електротранспорт, а також підтримку сталого сільського господарства через водозберігаючі технології та агромоніторингові системи. Реалізація таких підходів сприятиме формуванню «зеленої економіки» регіону, зменшенню викидів парникових газів і підвищенню кліматичної стійкості.

Адаптація Харківської області до кліматичних змін має розглядатися як стратегічний пріоритет регіонального розвитку, що поєднує екологічні, технологічні та соціальні інструменти. Тільки завдяки узгодженим діям наукових установ, органів місцевого самоврядування, бізнесу та громадськості можна забезпечити довгострокову екологічну безпеку, економічну стабільність і комфортне життя населення в умовах мінливого клімату.

Список використаних джерел:

1. *Азаров Д. Новини Харкова – Харків пережив найтепліший рік за всю історію метеоспостережень / Головні новини Харкова сьогодні – Status Quo [Електронний ресурс] / Денис Азаров // Status Quo. – Режим доступу: https://www.sq.com.ua/ukr/novini/03.01.2025/xarkiv-pereziv-naiteplisii-rik-za-vsyu-istoriyu-meteosposterezen (дата звернення: 22.10.2025). – Назва з екрана.*
2. *Average temperature and precipitation by months and years: Kharkiv (Kharkiv region, Ukraine) [Електронний ресурс] // Weather and Climate – Weather forecasts, Weather news, Climate data in Europe. – Режим доступу: https://www.weatherandclimate.eu/history/34300 (дата звернення: 21.10.2025). – Назва з екрана.*
3. *Якушко О. Спека і крижані зливи на Харківщині. «2024-й увійде в історію» – кліматологиня [Електронний ресурс] / Оксана Якушко // Об'єктив.TV / Головні новини Харкова сьогодні. – Режим доступу: https://www.objectiv.tv/uk/objectively/2024/10/21/speka-i-krizhani-zlivi-na-harkivshhini-2024-j-uvijde-v-istoriyu-klimatologinya/ (дата звернення: 15.10.2025). – Назва з екрана.*
4. *Estimation of the Allergenic Potential of Urban Trees and Urban Parks: Towards the Healthy Design of Urban Green Spaces of the Future [Електронний ресурс] / Cariñanos [та ін.] // International Journal of Environmental Research and Public Health. – 2019. – Т. 16, № 8. – С. 1357. – Режим доступу: https://doi.org/10.3390/ijerph16081357 (дата звернення: 26.10.2025). – Назва з екрана.*
5. *Vilhelmsen M. Cloudburst Mitigation in Copenhagen [Електронний ресурс] / Martin Vilhelmsen // Home / Stormwater Solutions. – Режим доступу: https://www.stormwater.com/home/article/13023560/cloudburst-mitigation-in-copenhagen (дата звернення: 06.11.2025). – Назва з екрана.*
6. *Haag L. Green Roofs 2020 [Електронний ресурс] / Leilah Haag // The Official Website of Berlin. – Режим доступу: https://www.berlin.de/umweltatlas/en/land-use/green-roofs/2020/introduction/ (дата звернення: 05.11.2025). – Назва з екрана.*
7. *Hanson E. Carbon capture, utilization, and storage (CCUS) technologies: Evaluating the effectiveness of advanced CCUS solutions for reducing CO2 emissions [Електронний ресурс] /*

Enobong Hanson, Chukwuebuka Nwakile, Victor Oluwafolajimi Hammed // Results in Surfaces and Interfaces. – 2025. – Т. 18. – С. 100381. – Режим доступу: https://doi.org/10.1016/j.rsurfi.2024.100381 (дата звернення: 06.11.2025). – Назва з екрана.

УДК 556.53:504.4.054

МОДЕЛЬ ПЕРЕМІЩЕННЯ СКИДУ ВИСОКОМІНЕРАЛІЗОВАНИХ ШАХТНИХ ВОД У РІЧЦІ ІНГУЛЕЦЬ

Наталія Шерстюк
sherstiuknp@gmail.com
Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара,
м. Дніпро, Україна

Гідроекологічні проблеми гірничо-видобувних районів України обумовлені, головним чином, відкачуванням шахтних вод. Ці води мають аномальний хімічний склад та підвищену мінералізацію порівняно з поверхневими водами. Накопичення таких вод у ставках, хвостосховищах та шламонакопичувачах формує гідрохімічні аномалії. Екологічні ризики наростають при їх скиданні безпосередньо у поверхневі водні об'єкти [1].

Наразі у Кривбасі використовується така схема поводження з шахтними водами: впродовж року надлишки шахтних вод накопичуються у ставку-накопичувачу балки Свистунова. Щорічно в міжвегетаційний період (листопад-лютий) здійснюється скид надлишків цих вод зі ставка-накопичувача в р. Інгулець. Мінералізація води, яка скидається, дорівнює 38-40 г/дм^3, а вміст хлоридів — до 20 г/дм^3. Для зменшення негативного впливу прямого скиду шахтних вод у поверхневий водний об'єкт проводиться подача додаткового об'єму прісної води з Карачунівського водосховища у р. Інгулець.

Скиди шахтних вод із ставка балка Свистуново у р. Інгулець здійснюються за Регламентами [2], що розробляються кожного року. У Регламентах не представлені моделі переміщення лінзи високомінералізованих шахтних вод по річці, натомість надаються режими скидів шахтних вод, попусків з Карачунівського водосховища та можливі вмісти забруднювальний речовин у контрольних створах р. Інгулець.

Найбільш перспективними для дослідження процесу формування, розбавлення та переміщення лінзи високомінералізованих шахтних вод у річці є метод моделювання [3]. Для оперативних прогнозів поширення домішки у воді відкритого водотоку, особливо за відсутності детальної інформації про структуру течії, доцільно застосування моделей, заснованих на аналітичних розв'язаннях диференціальних рівнянь у часткових похідних.

1. Схема процесу

У річку скидаються шахтні води протягом Δt (секунд) об'ємом Q_c (м^3) мінералізацією φ_c (г/дм^3). Слабозвивисте русло ріки має трапецєїдальний перетин. Вважається, що у руслі рух води (течія) рівномірний усталений;

© Шерстюк Н., 2025

живлення річки на ділянці, для якої виконується розрахунок, залишається незмінним і однаковим по усій її довжині. Приймається, що у точці скидання шахтних вод ($x = 0$) відбувається повне перемішування річкових і шахтних вод, а мінералізація води (φ) осереднюється у перерізі по усій довжині річки нижче за течією.

2. Розрахункові формули

Витрата води у річці і швидкість течії до місця скидання шахтних вод визначається за формулами:

$$Q_p = \omega\, C\sqrt{RI} = \omega\, u_p, \qquad u_p = C\sqrt{RI}, \tag{1}$$

де ω — площа живого перетину ріки, м^2; C — коефіцієнт Шезі, ч.о.; R — гідравлічний радіус, м; I — похил поверхні води, ч.о.

Витрата ріки під час скидання становить $Q_\Sigma = Q_p + Q_c + Q_{вдсх}$, де $Q_{вдсх}$ — витрата води, що подається з Карачунівського водосховища у р. Інгулець під час скидів, м^3/с; Q_p — витрата води у річці, м^3/с; Q_c — витрата шахтних вод, що скидаються у річку.

Максимально можлива швидкість течії ($u_{макс}$) дорівнює:

$$u_{макс} = Q_\Sigma / \omega, \tag{2}$$

вважається, що площа живого перетину під час скидання шахтних вод (ω) не змінюється.

Розрахунок підвищення мінералізації над її фоновим значенням ($\varphi_р$) під час скиду виконується за формулою:

$$\varphi = \frac{\Delta\varphi_\Sigma}{2}\exp\left(\frac{x(u-\lambda)}{2D_x}\right) erfc\left(\frac{x-ut}{2\sqrt{D_x \cdot t}}\right), \tag{3}$$

де $\Delta\varphi_\Sigma$ — перевищення мінералізації води після перемішування над її фоновим значенням у річці до місця скидання, $\Delta\varphi_\Sigma = \varphi_\Sigma - \varphi_p$; D_x — коефіцієнт поздовжньої дисперсії; $\lambda = \sqrt{u^2 + 4K_1 D_x}$, де K_1 — коефіцієнт неконсервативності забруднювальних речовин, що враховує їхнє зменшення за рахунок фізико-хімічних перетворень (K_1=0 для мінералізації [4]).

Величини φ_Σ та D_x визначаються так:

$$\varphi_\Sigma = \frac{Q_p\varphi_p + Q_c\varphi_c + Q_{вдсх}\varphi_{вдсх}}{Q_\Sigma}, \tag{4}$$

$$D_x = 21{,}3\left(\frac{0{,}305\, u_{макс}}{\ln\frac{B}{h}}\right)^{0{,}269}. \tag{5}$$

3. Результати розрахунків

Виконано розрахунки мінералізації води у річці на першу годину першої доби скиду шахтних вод зі ставка-накопичувача балки Свистунова: 5 доба Регламенту [2] (0,6 м^3/с), 6-10 діб (0,8 м^3/с) , 11-60 діб (1,6 м^3/с), 61-120 діб (0,7 м^3/с). Прийнято, що мінералізація води у річці наприкінці кожного періоду є початковою для розрахунку на наступний період. Так, за прогнозом, наприкінці 1 періоду (витрата скиду 0,6 м^3/с) мінералізація води у річці у місці скиду стане 2,8 г/дм$^{3\cdot}$, така мінералізація є початковою для 2 періоду (витрата скиду 0,8 м^3/с) і так далі. Вода, що надходить з Карачуніського водосховища має постійну мінералізацію 1,2 г/дм^3, що встановлено гідрохімічними дослідженнями Центральної геофізичної обсерваторії імені Бориса Срезневського.

У [2] виділено 4 періоди скиду, але у даному досліджені розглядається окремо період скиду за відсутності подачі води з Карачунівського водосховища

(119-120 доби Регламенту) - п'ятий період.

Результати розрахунків представлені на рис. 1.

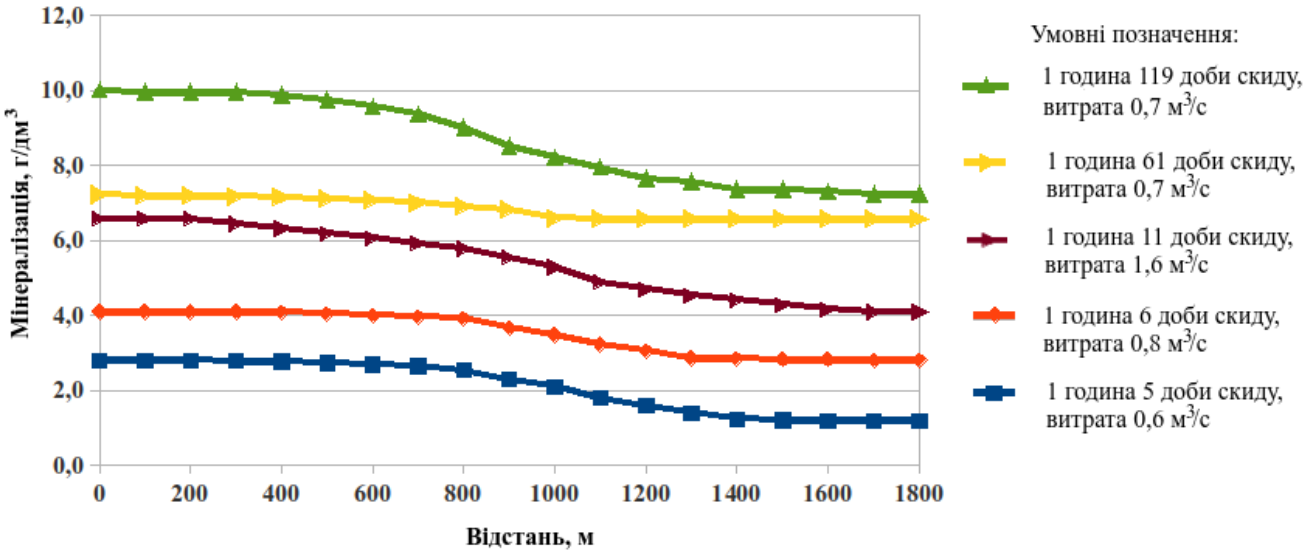


Рис. 1. Графік прогнозної зміни мінералізації води у р. Інгулець на 5 періодів скиду шахтних вод зі ставка-накопичувача балки Свистунова на першу годину

Моделі нестаціонарного руху води у річці при скиді шахтних вод дозволяють більш точно визначити їх поширення, оскільки враховується не тільки швидкість потоку, а його нестаціонарність та вплив поздовжньої дисперсії. Так, для першого періоду скиду (з витратою 0,6 м^3/с) при швидкості потоку 0,26 м/с за годину від початку, забруднення поширюється на 936 м, без урахування нестаціонарності руху та поздовжньої дисперсії. За представленою моделлю на відстані 1000 м від місця скиду шахтних вод, мінералізація води у річці досягне 2,1 г/дм^3 при прийнятих початкових умовах і поширюється на 1400 м.

Прогнозні розрахунки мінералізації води у річці виконані також від початку скиду до стаціонарних умов на кожному етапі скиду шахтних вод за Регламентом [2].

Список використаних джерел:

1. *Khilchevskyi V.K., Zabokrytska M.R., Sherstiuk N.P. Environmental risk assessment of Kryvbas mine water discharges into the Inhulets river. XVII International Scientific Conference. Monitoring of Geological Processes and Ecological Condition of the Environmental. 7-10 November. 2023. Kyiv. P. 1-5.* https://doi.org/10.3997/2214-4609.2023520002
2. *Медведь В.М. Розробка режимів скиду та розбавлення надлишків шахтних вод зі ставка-накопичувача в умовах кардинальної зміни системи водокористування в басейні р. Інгулець. Звіт. 2023. 30 с.*
3. *Рудаков Д.В. Математичні моделі в охороні навколишнього середовища : Навч. посіб. Дн-ск. Вид-во: ДНУ, 2004. 161 с.*
4. *Методичні рекомендації з розроблення нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин у водні об'єкти зі зворотніми водами. Наказ Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 05.03.2021, № 173. URL-доступ:* https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0173926-21#Text

СЕКЦІЯ 4
МІСЬКИЙ РОЗВИТОК, ГЕОПЛАНУВАННЯ ТА МІСЬКА ПОЛІТИКА

УДК 911.3

УРБАНІСТИЧНИЙ НАПРЯМ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ: ВИКЛИКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ З ВІДНОВЛЕННЯ МІСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

Людмила Нємець, Катерина Кравченко, Катерина Сегіда, Наталія Гусєва
ludmila.nemets@karazin.ua, kateryna.sehida@karazin.ua,
kateryna.kravchenko@karazin.ua, gusewa3110@gmail.com
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Актуальність дослідження. Антропогенне суспільство стрімко змінює нашу планету, викликаючи своєю діяльністю стрімкий розвиток глобальних проблем, забруднюючи та знищуючи природні системи, зменшуючи їх здатність до самовиживання, саморозвитку та самовідновлення. Все більше природних площ в багатьох регіонах світу поглинаються господарською діяльністю людини, новими й новими забудовами великих та малих міст. Міські простори скрізь стають потужними майданчиками для розширення економічної, соціокультурної, політичної діяльності суспільства. Такі процеси відбуваються в усьому світі [2, 3]. Для України, яка будує свої євроінтеграційні процеси у відповідності до світових норм та принципів, проблема збереження природного середовища, бережливого відношення до його соціально-екологічного стану є надзвичайно гострою [6]. Тенденції постіндустріального розвитку сприяють міграційним потокам населення до великих міст, містечок, підсилюючи урбанізаційні процеси. Через це актуальним питанням для України є підготовка якісних кваліфікованих фахівців з урбаністики, які б володіли сучасними компетенціями містобудування, збереження навколишнього середовища, перетворення міського середовища в екологічно збалансовані, соціокультурні простори задоволення потреб населення у відпочинку, культурному дозвіллю через створення зелених зон, територій фізичного та морального розвантаження тощо [1, 6].

Міста України, маючи стандартні загальносвітови проблеми урбаністичних просторів, починаючи з 24 лютого 2022 року одержали ще й зовсім нові, небезпечні виклики і проблеми від повномасштабної війни, розв’язаної росією на нашій землі. Щоденно нищівного знищення зазнають десятки, сотні населених пунктів. Україна особливо тяжко це відчуває, бо саме міста й агломерації виступають двигунами розвитку і зонами найбільших ризиків та втрат внаслідок війни [6]. Зазначене вимагає підготовки фахівців нової формації, здатних вирішувати складні питання сучасного розвитку, відновлення знівечених війною територій. Питання, які тут розглядаються, лежать на

© Нємець Л., Кравченко К., Сегіда К., Гусєва Н., 2025

перетині суспільних, природничих наук, вимагають наявності потужного інформаційного потенціалу, міждисциплінарних методів дослідження, що є предметно-об'єктною областю суспільної географії. Тож сьогодні гостро стоїть питання підсилення геоурбаністичної складової суспільної географії і вдосконалення її освітньої складової.

Основний зміст. Географ-суспільник, який не володіє урбаністичною підготовкою, фактично втрачає можливість повноцінно інтерпретувати сучасні трансформації простору, розробляти перспективні плани відновлення та покращення понівечених міських просторів. Саме тому урбаністична складова в системі підготовки географів-суспільників перестає бути «факультативною» або «додатковою» – вона перетворюється на один з базових вимірів професійної компетентності. Йдеться не тільки про окремі курси з урбаністики чи міського планування, а про цілісну інтеграцію урбаністичного підходу в усі рівні та модулі освітніх програм спеціальності "Географія та регіональні студії". У доповіді розглядаються питання переформатування системи підготовки фахівців з геоурбаністики в Каразінському університеті в межах суспільної географії [1]. Саме урбаністична складова, яка є основою нового рівня освітньої програми, посилює підготовку географів-суспільників, змінюючи логіку навчального процесу, структуру компетентностей, формати роботи зі студентами та їх готовність працювати із сучасними викликами просторового розвитку.

Розглянемо основні підходи та аспекти вдосконалення програми. Актуальність посилення урбаністичної складової у підготовці географів-суспільників зумовлена низкою причин. Урбанізація є ключовою рамкою сучасного просторового розвитку. Переважна більшість населення й економічної активності концентрується в містах та міських агломераціях [5, 7]. Аналіз демографічних процесів, ринку праці, соціальної нерівності та просторових диспропорцій розвитку, міграційних процесів, культурних практик неможливий без глибокого розуміння міста як складної соціопросторової системи [8, 9]. Війна різко оголила вразливість і водночас виявила потенціал українських міст. Харків, Маріуполь, Чернігів, Херсон та десятки інших міст стали просторами руйнувань, втрат і водночас – солідарності та резилієнтності [4, 6]. Географи-суспільники, які працюють із наслідками війни, повинні розуміти не тільки «де» і «що» було зруйновано, а й «як» змінюється міська тканина, які сценарії відновлення можливі, які соціальні й просторові ефекти мають ті чи інші планувальні рішення [7].

Європейська та світова практика суспільно-географічних досліджень значною мірою базується на урбаністичній проблематиці – від досліджень глобальних міст до аналізу міських політик, мобільності, сегрегації, екологічної справедливості, кліматичної адаптації міст [9, 10]. Для інтеграції в міжнародний академічний простір українським географам-суспільникам потрібна сильна урбаністична «мовна» та методологічна база. Ринок праці для випускників-географів все частіше пов'язаний з міськими та регіональними органами управління, аналітичними центрами, консалтинговими компаніями, девелоперскими й інфраструктурними проєктами. У всіх цих сферах затребувані компетентності, що лежать на перетині географії, урбаністики,

просторового аналізу й публічного управління. Усе це робить урбаністичну складову не просто корисним доповненням, а необхідною умовою сучасної підготовки географів-суспільників [1].

У Каразінському університеті урбаністична складова в межах суспільної географії розглядається не як один курс, а як система взаємопов'язаних модулів, що послідовно супроводжують здобувача на різних етапах навчання. Уже на бакалаврському рівні студенти знайомляться з основами урбанізації, просторової структури міст, міських систем розселення. Надалі урбаністична тематика поглиблюється через курси про міські агломерації, транспортні системи, просторовий розвиток регіонів, географію послуг, просторову організацію культурної спадщини, а також через практики й польові дослідження у міському середовищі [1].

На магістерському рівні урбаністика стає одним із ключових акцентів професійної спеціалізації: з'являються дисципліни з урбаністичних досліджень, геопланування, сталого розвитку міст, містобудівної політики, дослідження міських агломерацій, використання ГІС та дистанційного зондування для аналізу міського простору. Важливо, що урбаністика не витісняє «власне» географію, а розкриває її в нових контекстах – як науку про особливий простір, у якому місто є центральним, але не єдиним елементом соціогеосистеми [1].

Важливою складовою освітньо-наукової програми «Урбаністика, геопланування та сталий розвиток міст» є формування необхідної системи компетентностей, на основі яких буде працювати в подальшому випускник. Урбаністичні курси та практики, закладені у програмі, сприяють формуванню цілого спектра компетентностей [1]:

- *аналітичних* – здатність розуміти місто як складну систему, інтегрувати статистичні, картографічні, візуальні, польові дані, оцінювати вплив різних факторів на структуру та динаміку міського простору;
- *проєктних* – уміння розробляти концепції розвитку територій, сценарії трансформації кварталів, публічних просторів, транспортних мереж, зелених зон, враховуючи інтереси різних стейкхолдерів;
- *комунікаційних* – здатність презентувати результати аналізу й проєкти для різних цільових груп: від колег-науковців до представників органів влади, бізнесу, громад та їх мешканців.
- *громадянських* – усвідомлення міста як простору прав людини, пам'яті, ідентичності, культурної спадщини, включеності, відповідальності; формування активної позиції щодо міського розвитку, зокрема в умовах повоєнної відбудови.

У результаті урбаністична складова не просто додає знань «про міста», а змінює спосіб мислення географа-суспільника, роблячи його більш чутливим до просторових проявів соціальних процесів та до питання «як це працює на рівні конкретного міського кварталу, вулиці, публічного простору» [1, 5]. Важливою рисою програми є те, що урбаністична складова реалізується у тісній співпраці з фахівцями інших галузей, які добре знають які важливі фахові компетентності мають бути сформовані. На окремих курсах до роботи зі студентами залучаються архітектори, містопланувальники, експерти з культурної спадщини, представники громадських організацій [1, 9].

Для географів-суспільників це створює кілька критично важливих ефектів [1]:

- вони бачать, як їхні аналітичні напрацювання «перекладаються» мовою планувальних рішень, генеральних планів, детальних планів територій;
- розуміють, чому певні, на перший погляд логічні, просторові рішення натикаються на правові обмеження або протидію громади;
- вчаться говорити про місто мовою, зрозумілою не тільки академічній спільноті, а й професіоналам суміжних сфер.

Це важливо й тому, що в реальних проєктах і програмах міського розвитку географи працюють не самі по собі, а в командах, де є архітектори, транспортні інженери, економісти, юристи, комунікаційники [9]. Урбаністична складова навчання дозволяє «приміряти на себе» цю командну роботу ще під час навчання. Особливу роль відіграють польові й практичні формати, у межах яких студенти безпосередньо працюють із міським простором. Тобто, практики та польові дослідження виступають як простори "живої урбаністики", а саме [1]:

- польові маршрути з картуванням функціональних зон міст, стану забудови, доступності публічних просторів;
- дослідження мобільності – спостереження за потоками, опитування користувачів, аналіз транспортних вузлів;
- урбаністичні експедиції в міста, що зазнали руйнувань, із фіксацією наслідків, аналізом сценаріїв відновлення;
- участь у проєктних студіях, воркшопах, хакатонах у співпраці з громадами й місцевою владою.

Такі формати практичної підготовки формують у здобувачів відчуття міста як «живої лабораторії», де теоретичні моделі і концепції можна перевірити тут і зараз – через спостереження, діалог, спільне проєктування [5, 10]. Підкреслюємо, що урбаністична складова з зазначеними особливостями підготовки користується популярністю серед здобувачів освіти та позитивно впливає в подальшому процесі навчання на наукові інтереси студентів, формування подальшої індивідуальної траєкторії навчання. Урбаністична проблематика помітно впливає на тематику студентських та магістерських робіт [1]:

- з'являються дослідження міських агломерацій, транспортних систем, проявів просторової нерівності, міських політик пам'яті, ревіталізації промислових територій, відновлення пошкодженої інфраструктури;
- посилюється інтерес до методів просторового моделювання, картографічної візуалізації урбаністичних процесів, аналізу міських даних.

Для багатьох здобувачів вищої освіти саме урбаністичні курси та практики стають точкою входу в конкретні професійні ніші – роботу в структурах місцевого самоврядування, агенціях регіонального розвитку, міських департаментах, консалтингових компаніях, громадських організаціях, які займаються розвитком міського середовища. Така орієнтація посилює не лише академічну, а й практичну цінність географічної освіти.

Висновки. Урбаністична складова сьогодні виступає одним із ключових вимірів модернізації підготовки географів-суспільників. Вона дозволяє

переглянути традиційні підходи до викладання економічної та соціальної географії, прив'язавши їх до найактуальніших процесів – урбанізації, просторової нерівності, міських трансформацій, повоєнної відбудови.

У Каразінському університеті урбаністика не обмежується окремими дисциплінами, а інтегрується в комплексну системну освітню траєкторію. Від базових курсів і польових досліджень до поглиблених магістерських модулів і практик – студенти постійно повертаються до міста як об'єкта аналізу, лабораторії для перевірки гіпотез і простору для реалізації проєктів.

Залучення архітекторів, урбаністів, експертів зі спадщини та представників громад до освітнього процесу робить урбаністичну складову справді міждисциплінарною. Географи-суспільники вчаться мислити і діяти в команді, враховувати різні ракурси бачення міста, відповідально ставитися до просторових рішень. Практичні й польові формати роботи з міським простором перетворюють навчання на досвід «живої урбаністики». Студенти працюють із реальними викликами та кейсами, бачать наслідки війни й відновлення «в полі», навчаються співпраці з громадами й органами влади, опановують інструменти просторового аналізу й комунікації.

Урбаністична складова змінює не тільки зміст, а й ціннісну рамку підготовки географів-суспільників. Вона формує відчуття відповідальності за простір, у якому ми живемо; розуміння міста як середовища, в якому перетинаються інтереси різних груп, де рішення завжди мають соціальні наслідки. Це виховує не просто фахівця-аналітика, а активного громадянина, здатного впливати на міський розвиток.

Посилення урбаністичної складової в географічній освіті є інвестицією в післявоєнне майбутнє України. Саме географи-суспільники з сильним урбаністичним підґрунтям можуть стати тими фахівцями, які допоможуть містам пройти шлях від руйнувань до відновлення, від хаотичних рішень – до стратегічного, справедливого та сталого просторового розвитку. Урбаністична складова в системі підготовки географів-суспільників у Каразінському університеті виступає не лише тематичним блоком, а структуроутворювальним елементом сучасної соціально-географічної освіти, який задає нову якість, нову відповідальність і нові горизонти професійної реалізації для здобувачів.

Список використаних джерел:

1. *Освітньо-професійна програма «Урбаністика, геопланування та сталий розвиток міст» // Кафедра соціально-економічної географії і регіонознавства імені Костянтина Нємця, факультет геології, географії, рекреації і туризму, Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://soc-econom-region.univer.kharkov.ua/opp-urbanistyka-geoplanuvannya-ta-stalyj-rozvytok-mist/*
2. *Acuto, M., & Leffel, B. Understanding the global ecosystem of city networks. Urban Studies. – 2021. – Vol. 58, No. 9. – P. 1758–1774. – DOI: 10.1177/0042098020929261.*
3. *Florida R., Rodríguez-Pose A., Storper M. Cities in a post-COVID world // Urban Studies. – 2021. – Vol. 60, No. 8. – P. 1509–1531. – DOI: 10.1177/00420980211018072.*
4. *Glaeser E.L. Urban resilience // Urban Studies. – 2022. – Vol. 59, No. 1. – P. 3–35. – DOI: 10.1177/00420980211052230.*
5. *Kaplan D., Holloway S. Urban Geography. – 4th ed. – Hoboken: John Wiley & Sons, 2024. – 528 p.*

6. *Kravchenko K., Niemets L., Sehida K. War consequences and prospects for post-war reconstruction (case of Ukrainian urban agglomerations) // Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University. Series Geology. Geography. Ecology. – 2024. – № 61. – С. 193–211. – DOI: 10.26565/2410-7360-2024-61-16.*
7. *Latham A., Layton J. Social infrastructure: why it matters and how urban geographers might study it // Urban Geography. – 2022. – Vol. 43, No. 5. – P. 659–668. – DOI: 10.1080/02723638.2021.2003609.*
8. *Wakefield S. Critical urban theory in the Anthropocene // Urban Studies. – 2022. – Vol. 59, No. 5. – P. 917–936. – DOI: 10.1177/00420980211045523.*
9. *Wolman H., Barnes W., Clark J., Friedman S., Harris R., Lin J., Ogorzalek T. The state of urban research: Views across the disciplines // Journal of Urban Affairs. – 2024. – Vol. 46, No. 3. – P. 425–462. – DOI: 10.1080/07352166.2022.2080073.*
10. *Yu D., Fang C. Urban Remote Sensing with Spatial Big Data: A Review and Renewed Perspective of Urban Studies in Recent Decades // Remote Sensing. – 2023. – Vol. 15, No. 5. – Art. 1307. – DOI: 10.3390/rs15051307.*

УДК 911.3:316.443

ТРАНСФОРМАЦІЯ МОДЕЛЕЙ МІСЬКОГО ДОВКІЛЛЯ В МЕТОДИЧНІ РАМКИ «НОВОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО БАУХАУЗУ»

Віктор Безрук, Сергій Костріков
bezruk.viktor@student.karazin.ua, sergiy.kostrikov@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Виклики післявоєнної трансформації українських міст потребують міждисциплінарних досліджень, що охоплюють просторове планування, соціо-економічний і суспільно-географічний аналіз та цифровізацію міського управління. Ця проблематика є особливо гострою для *мегаполісів,* які є центрами урбаністичних інновацій, але водночас зазнали значних руйнувань інфраструктури.

На прикладі Харкова, який має складну структуру *урбогеосистеми,* спостерігається необхідність глибокої реновації міського середовища. Ця реновація зумовлена не лише воєнними викликами, а й потребою у впровадженні *сталих, інклюзивних і функціональних моделей простору.* У цьому контексті, ініціатива *Нового європейського баухаузу (НЄБ)* набуває нового методичного значення для інтеграції естетики, сталого розвитку і технологічної модернізації міського довкілля [1].

Роль житлової інфраструктури в урбогеосистемі

Житлова інфраструктура майже загально визначена як *структуроутворююче ядро міського середовища*. Її стійкість, доступність та інноваційний зміст детермінують якість міського життя та напрями майбутнього розвитку. Сучасна урбаністична наука розглядає місто як *багаторівневу, динамічну геосистему,* де значна увага приділяється взаємозв’язку житлової інфраструктури з екологічною та соціальною стійкістю мегаполісу.

© Безрук В., Костріков С., 2025

Поняття *урбогеосистеми (UGS)* ґрунтується на мережі взаємопов'язаних урбаністичних і природних структур. У цій структурі житлова інфраструктура виконує роль *просторового каркасу,* навколо якого організуються внутрішня мобільність, екосистемні потоки та соціальна комунікація [2].

Методичний підхід НЄБ через просторовий аналіз

Війна стала потужним каталізатором просторових змін у Харкові, що вимагає переосмислення картографування, модернізації й ревіталізації житлових масивів. Для комплексного аналізу впливу війни на соціально-критичну інфраструктуру міста необхідно зіставити пошкодження між різними типами об'єктів для розуміння цілісного впливу на функціонування міського середовища.

Критично важливо забезпечити *доказову, візуально зрозумілу аргументацію* для стратегічного планування тимчасових чи постійних рішень щодо відновлення інфраструктури та пріоритетів фінансування, що ілюструє *Карта оцінки пошкоджень міста Харкова* (рис. 1).

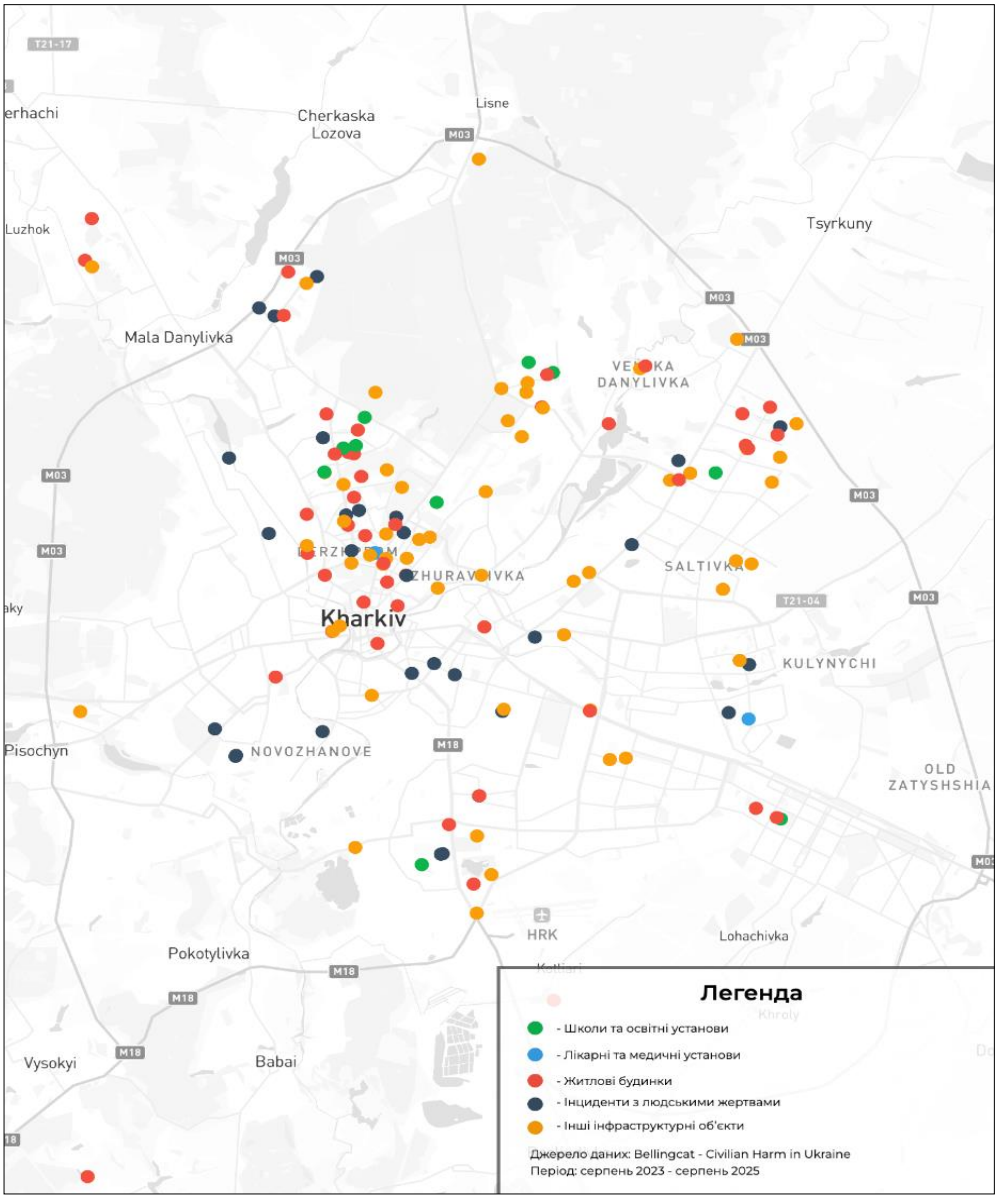


Рис. 1. Карта оцінки пошкоджень (руйнувань) міста Харкова

У нашому дослідженні застосовується *синтез традиційних географічних і сучасних цифрових методів аналізу* (GIS, LiDAR, OSM, Sentinel-2). Це дозволяє:

• просторово аналізувати рівень пошкоджень та приріст/зниження житлових площ;

• ідентифікувати зони потенціалу для реконструкції;

• оцінювати соціально-економічну доступність інфраструктури;

• моделювати сценарії розвитку міста через інструменти 3D-картування, OBIA, change detection і visibility analysis.

Використання *ГІС-технологій і супутникового моніторингу* (Sentinel-2, Landsat) дозволяє не лише фіксувати масштаби пошкоджень, а й *прогнозувати темпи відновлення,* оцінювати транспортну доступність та екологічність житлових районів на підставі *виокремлення урбаністичних геоситуацій* [4].

Приклад Харкова демонструє, що впровадження принципів НЄБ в міське середовище потребує комплексного підходу, що поєднує сучасні технології просторового аналізу, наукові моделі та практичні рекомендації для післявоєнної трансформації.

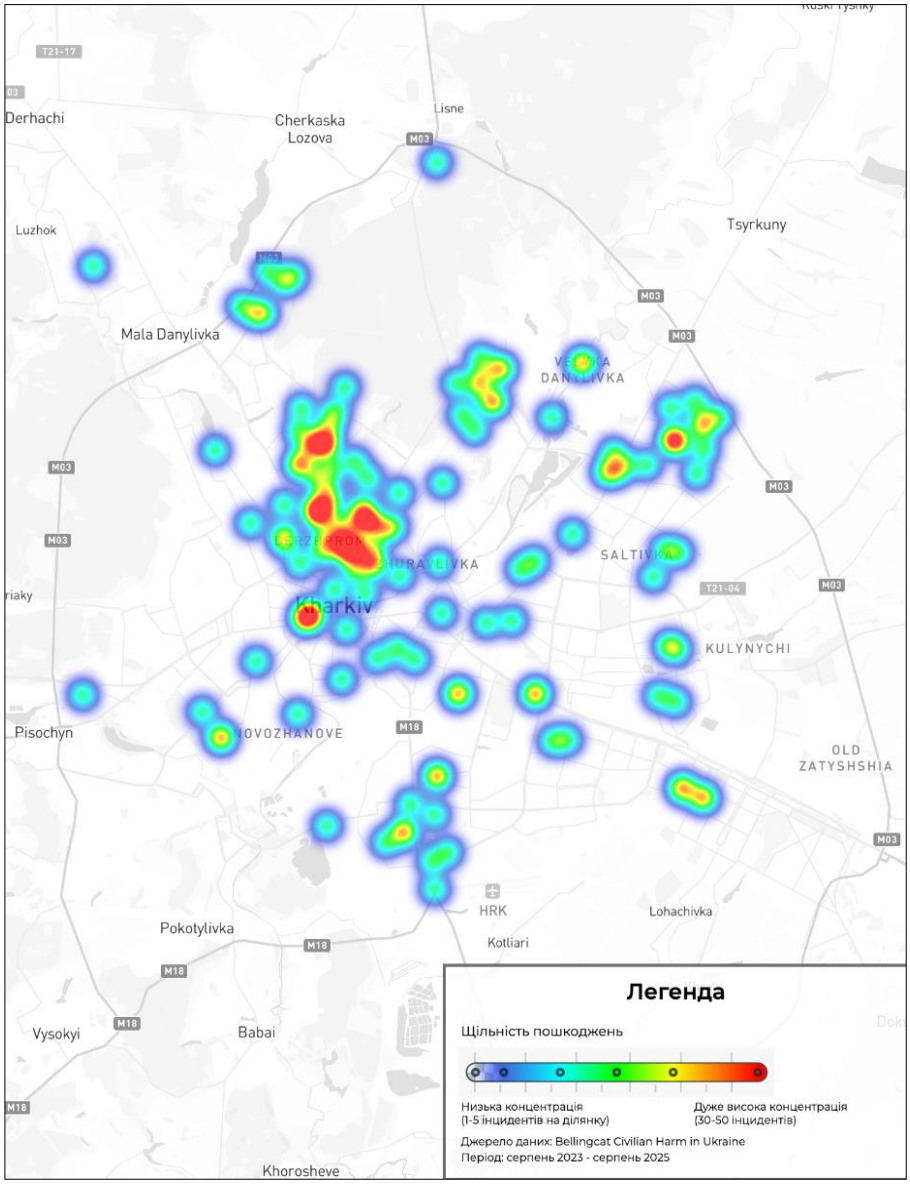


Рис. 2. Теплова карта щільності пошкоджень м. Харків

Висновки та практичне застосування

Інтеграція просторових даних із соціально-економічними показниками є основою для формування картосхем пріоритетних зон для реконструкції житла, оптимізації маршрутів транспорту та визначення майданчиків для створення екопросторів і громадських зон, що сприятимуть підвищенню якості життя [3].

Просторовий аналіз дає змогу врахувати щільність пошкоджень у процесах планування відновлення житлового фонду, шкіл, лікарень та забезпечення соціальних потреб, спираючись на *принципи НЄБ*. Це підтверджує *Теплова карта щільності пошкоджень м. Харків* (рис. 2).

Таким чином, *трансформація моделей міського довкілля в методичні рамки НЄБ* вимагає аналітичної переоцінки ролі житлової інфраструктури як ключового елементу *сталого розвитку, соціальної інтеграції та екологічної стабільності* мегаполісу. Приклад Харкова демонструє, що впровадження принципів НЄБ потребує комплексного підходу, який поєднує сучасні технології просторового аналізу, наукові моделі та практичні рекомендації для післявоєнної трансформації.

Список використаних джерел:

1. *New European Bauhaus: новий погляд на простір і сталий розвиток // Mistosite [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mistosite.org.ua/articles/new-european-bauhaus-novyi-pohliad-na-prostir-i-stalyi-rozvytok*
2. *Костріков С., Серьогін Д., Бережний В. Візуальний аналіз урбаністичного середовища як складова урбогеосистемного підходу // Часопис соціально-економічної географії. 2021. Вип. 30 (1). С. 7-23.*
3. *Костріков С., Серьогін Д. Просторова оцінка енергоспоживання забудов на підставі тривимірного моделювання міського середовища // Часопис соціально-економічної географії. 2023. Вип. 34. С. 27-41.*
4. *Серьогін Денис. До питання виокремлення урбаністичних геоситуацій / Денис Серьогін, Сергій Костріков // Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна, серія «Геологія. Географія. Екологія», 2023. – Вип. 58. – С. 241-256.*

УДК 711.4 (477.411):005.332.5

СТРУКТУРА І БЕЗПЕКА СТОЛИЧНОГО МІСТА ПІД ЧАС ВІЙСЬКОВОЇ АГРЕСІЇ

Олександр Бейдик

aabeydik@gmail.com

Українське географічне товариство, м. Київ, Україна

Місту, цьому неосяжному і багатоаспектному конструкту, своєрідному урбосвіту присвячені численні джерела, – в тому числі і місту, яке тривало перебуває в умовах війни, яке постійно втрачає і відновлюється, чинить опір, живе і розвивається. З часу введення Гордоном Чайлдом (1892-1957) в науковий обіг поняття "урбаністична революція" тисячі практиків і теоретиків вчення про

© Бейдик О., 2025

місто віддзеркалили своє бачення його феномену в численних працях, проектах, розробках. Наше багаторічне безпосереднє спілкування, консультації, спільна робота з такими видатними фахівцями національної та європейської містобудівної проектно-планувальної архітектурної царини, як І.Д. Родічкін (докт. арх., Київський інженерно-будівельний інститут – нині КНУБіА, автор експериментального проекту "Голосіївський ліс"), М.М. Дьомін (докт. арх., віце-президент Української академії архітектури, КиївНДіПмістобудування, Київський інститут теорії та історії архітектури, КНУБіА), С.Й. Кабакова (д. е. н., проф., урбоекономіст), О.І. Родічкіна, В.Й. Зарецький, Т.Ф. Панченко (докт. арх., проф.), Є.С. Куц, В.Я. Городської, А.І. Станіславський (КиївНДіПмістобудування), І.М. Сєдак (директор інституту "ДІПРОМІСТО"), Г.Х. Ібрагімов, О.І. Косаревський ("КИЇВПРОЄКТ") закладали в нас стійку здатність відчувати міську архітектуру, ідентифікувати архітектурні стилі і декор будинків та приміщень. Додамо, що опонентами на захистах кандидатської (1986) та докторської (2005) дисертацій автора виступали відомі географи-урбаністи – професори Євген Наумович Перцик (1931 – 2020) і Володимир Ілліч Нудельман (1930 – 2021).

Предмет-об'єктною сутністю та метою статті є рамковий аналіз структури, функцій та чинників безпеки столичного міста, його елементів та приватного помешкання в умовах тривалої пульсуючої або аритмічної небезпеки та презентація структурно-логічної моделі, що віддзеркалює ці аспекти (рис. 1). Отже, полігон дослідження – центральні райони Києва (Печерський, Шевченківський), аспекти дослідження – рамкова, фрагментарна систематизація варіативності функцій приватного помешкання та чинників безпеки міста та його елементів в період екзистенційних загроз. Оцінка безпеки кожного з елементів як публічного (місто, район та мікрорайон, квартал і вулиця, під'їзд і будинок), так і непублічного (приватне помешкання) простору має п'ять рівнів (рис. 1). Наприклад, 20% покриття протиповітряної обороною периметру міста відповідає дуже низькому рівню безпеки, 40% – низькому рівню, 60% – середньому, 80% – високому і 100% – дуже високому рівню безпеки (хоча обґрунтування критеріїв такої оцінки знаходиться за межами предмет-об'єктної сутності та мети дослідження).

Природно, що викладені в статті міркування, позиції та ідеї подаються в порядку обговорення та відкриті для будь-якої конструктивної критики. В запропонованому матеріалі розглядається як публічний простір (вулиці, квартали, райони), так і приватні помешкання, які до нього не входять. За різними оцінками, незважаючи на значний відтік, населення Києва в 2025 р. складало 3,7 млн осіб, що є результатом міграційних процесів, пов'язаних з війною (не виключено, що цей показник потребує уточнення). Попри відтік великої частки населення, до столиці переїхала значна кількість внутрішньо переміщених осіб. В цьому контексті зауважимо, що наші спостереження за динамікою чисельності мешканців окремих житлових будинків і вулиць центральних районів Києва за останній рік показали її позитивний характер: якщо на початок військової агресії (2022 р.) в житлових будинках мешкало 1-5% осіб (елітний квартал "Царське село"), то станом на 2024 - 2025 роки цей показник склав 10-30% (чотирьохрічні спостереження велись за освітленими

вікнами фасадів будинків під час дії режиму енергопостачання та відсутності повітряної тривоги).

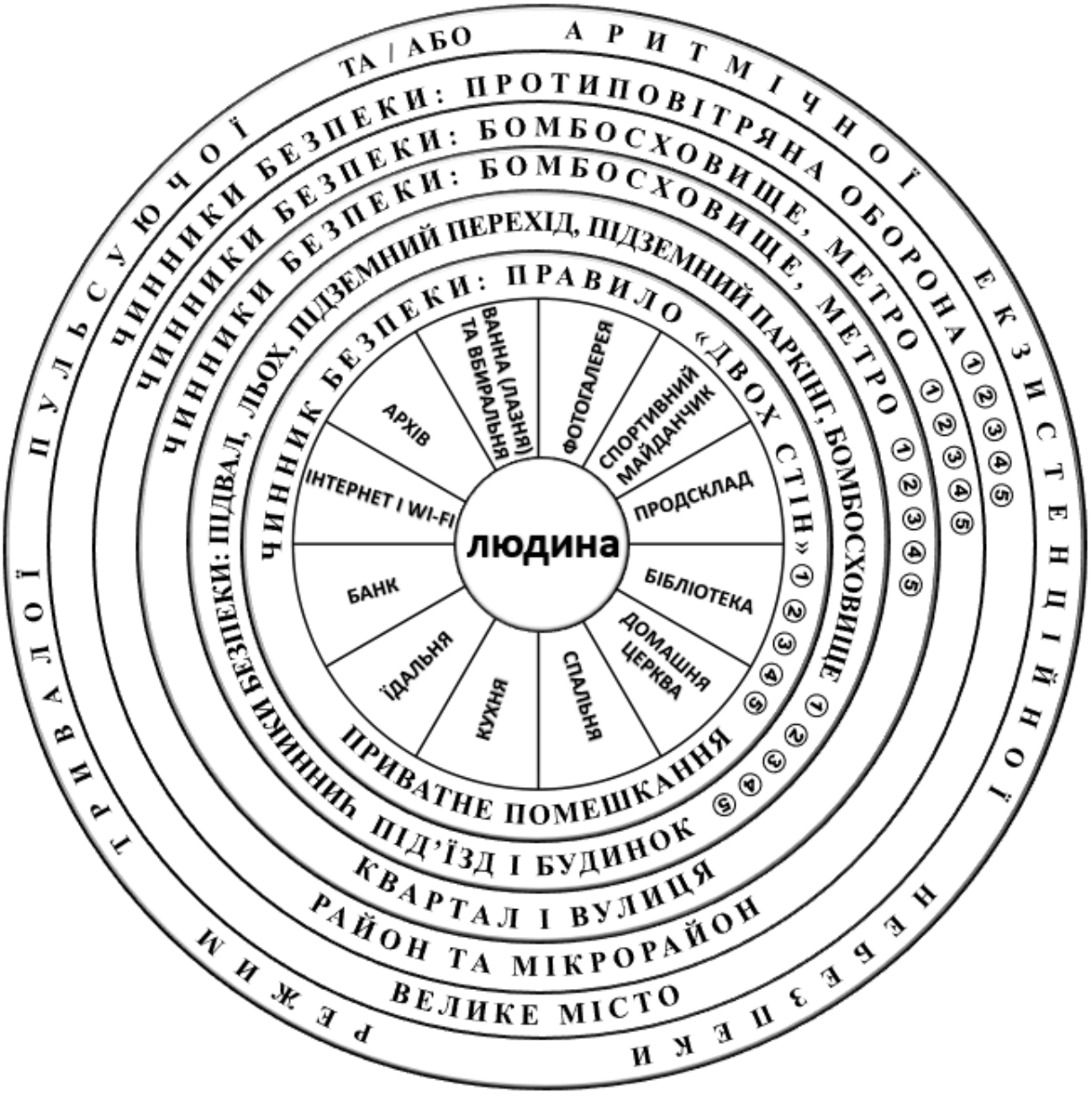


Рис. 1. Структура, функції та чинники безпеки столичного міста, його елементів та приватного помешкання в період військової агресії (варіант) (О.О. Бейдик, 2025)

Умовні позначення

① … ⑤ – ймовірні рівні безпеки

① – дуже низький рівень
② – низький рівень
③ – середній рівень
④ – високий рівень
⑤ – дуже високий рівень

Природно, що функціональна структура приватного помешкання при наявності кількох базових і сталих для існування людини елементів (тих, які задовольняють її біологічні потреби) має і відчутну варіативність, адже існують сотні різновидів її функціонального зонування, а наведений нами демонструє

лише один із них (рис. 1); наприклад, до нього не потрапили такі елементи, як "майстерня", "дитсадок", "картинна або іконна галерея", "зоокуток" "оранжерея", "музейна колекція", "город", "лабораторія", "зимовий сад" тощо(зрозуміло, що перед деякими з цих функцій уявно стоїть категорія "міні"). До ознак безпеки приватного помешкання відноситься і посилений захист входу та капсульованість балконів (їх частка на фасаді та тильній стороні переважно становить 60 - 80%).

Найбільш надійним і постійним сховищем для населення Києва під час повітряних тривогу 2022-2025 рр. був і залишається метрополітен, який включає 52 станції, розташовані на трьох лініях. За офіційними повідомленнями за три нічні обстріли Києва (24-26.05.2025) на 46-ти підземних станціях із 52-х (крім 4-х наземних та 2-х естакадних) глибокого (20 станцій) та мілкого (26 станцій) закладання прихисток знайшли майже 50 тис. осіб (зазначимо, що це сумнівні цифри і за нашими спостереженнями вони вдвічі менші і складають 20 - 25 тис. осіб). Спостереження за заповненням окремих ескалаторних залів (між двома нахилами) на станціях глибокого залягання дали можливість відмітити три стадії експансії тимчасових нічлігів: 1) заповнення крайнього периферійного контуру (кола); 2) заповнення другого та третього (в напрямі периферія – центр зали) контурів (кіл); 3) ущільнення першого і другого контурів (кіл). Зазначимо, що схожа аналогія спостерігається і при рекреаційному освоєнні гірських, передгірських та рівнинних морських і океанічних узбережь, коли експансія рекреаційних ареалів поширюється в першу чергу на найвигідніші та найдорожчі 1 і 2 лінії, а далі закладаються 3-5 (і дальші) лінії з паралельним процесом ущільнення забудови попередніх ліній. Натомість, дослідження об'єктів підземної урбанізації - тема окремої наукової розмови.

Висновки:

- розроблено та презентовано наочно-уявну модель структури, функцій та чинників безпеки столичного міста, його елементів та приватного помешкання в період екзистенційної небезпеки;
- рамково висвітлено функціональну варіативність приватного помешкання та запропоновано 5 ймовірних рівнів безпеки як приватної оселі, так і елементів планувальної структури міста;
- викладені елементи методики дослідження міста (натурні обходи, візуальне обстеження фасадів житлових будинків та функціональної організації приватних помешкань, аналіз використання об'єктів підземної урбанізації як чинника безпеки населення під час повітряних тривог, структурно-логічне моделювання) позиціонуються як певний крок у розвитку теоретико-практичних засад національної урбаністики;
- ретроспективно висвітлено "біосоціальний колір" української архітектури та містобудування - "озвучено" імена низки видатних теоретиків і практиків організації міського середовища (в т.ч. і необ’єктивно забутих), дотичних як до проблематики статті, так і до тривалої діяльності автора на географічній ниві;
- як показали наші спостереження (2022-2025 рр.) найбільш надійним і стабільним сховищем для населення Києва є метрополітен, адже цей елемент міської підземної урбанізації є притулком для мешканців столиці не тільки під

час повітряних тривог, а й постійною ночівлею для сотень киян та інших категорій населення і в період "незагрозливого неба" – цьому сприяє відповідний людиноцентричний режим (23:00 - 5:30), доступність як до базових, так і додаткових послуг.

УДК 911.3:656.2(477)

ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ ПЛАНУВАННЯ РУХУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПОЇЗДІВ У МЕЖАХ УКРАЇНИ

Юрій Борсук
Yurii.Borsuk@lnu.edu.ua
Львівський національний університет імені Івана Франка, м. Львів, Україна

Планування графіків руху пасажирських поїздів є складовою транспортної географії, що поєднує просторовий, часовий та соціально-економічний аспекти організації залізничного сполучення. Раціональний графік руху міжміських поїздів забезпечує ефективне використання інфраструктури, зручність пасажирів та збалансованість перевізних процесів.

В Україні проблема просторово обґрунтованого планування графіків руху залишається актуальною. Складність полягає у значних відмінностях густоти населення, рівня урбанізації, природно-географічних умов та стану залізничної інфраструктури.

Метою статті є визначення географічних аспектів і чинників, що впливають на планування графіків руху міжміських поїздів у межах України, та пропозиції напрямків їх просторової оптимізації.

Завдання дослідження пов’язані з аналізом територіальних особливостей курсування поїздів; впливом урбанізаційних, безпекових та природних чинників; геопланування графіків руху з урахуванням нормативних технологічних норм і вимог.

Планування пасажирського міжміського руху в межах України викликано потребою у поєднанні міст людністю понад 500 тис. осіб між собою. Наприклад, Одеса має прямі маршрути пасажирських поїздів до інших великих міст (Київ, Дніпро, Запоріжжя, Кривий Ріг, Львів, Харків). Найгірше сполученим у межах України є Кривий Ріг: відсутні прямі сполучення до Харкова. У такому випадку це пояснюється скасуванням поїзда Миколаїв – Харків, що поєднував південну й центральну частини країни зі Слобожанщиною [1].

Територіальною особливістю міжміського пасажирського руху в Україні є переважання альтернативного сполучення двох сусідніх обласних центрів [3].

Недостатньо сполучені з сусідніми обласними центрами Миколаїв і Черкаси (25 % від усього потенціалу). Приблизно 1/3 ланцюгів поєднань характерні для прифронтових територій – обласних міст Запоріжжя, Суми, Херсон, Чернігів. Від 40 до 50 % ланцюгів поєднань мають Полтава й Рівне.

© Борсук Ю., 2025

Таблиця 1

Прямі сполучення із Кривого Рогу до міст людністю понад 500 тис. осіб

Сполучення	Кількість поїздів на добу, од. / доб.	Номер і маршрут поїзда
Кривий Ріг – Київ	1	№ 76 Кривий Ріг – Київ
	0,5	№ 108 Кривий Ріг – Ясіня
	0,5	№ 754 Кривий Ріг – Київ
Кривий Ріг – Дніпро	1	№ 128 Львів – Запоріжжя
Кривий Ріг – Запоріжжя	1	№ 128 Львів – Запоріжжя
Кривий Ріг – Львів	0,5	№ 34 Кривий Ріг – Ясіня
	0,5	№ 108 Кривий Ріг – Ясіня
	1	№ 127 Запоріжжя – Львів
Кривий Ріг – Одеса	0,5	№ 253 Кривий Ріг – Одеса
Кривий Ріг – Харків	0	

Таблиця 2

Прямі сполучення сусідніх обласних центрів за допомогою регулярних поїздів

Обласний центр	Кількість сполучених сусідніх обласних центрів, од.	Кількість сусідніх обласних центрів, од.	Частка сполучення серед сусідніх областей, %
Вінниця	4	7	57,1
Луцьк	2	2	100,0
Дніпро	4	7	57,1
Краматорськ	2	4	50,0
Житомир	2	4	50,0
Ужгород	1	2	50,0
Запоріжжя	1	3	33,3
Івано-Франківськ	3	4	75,0
Київ	5	5	100,0
Кропивницький	3	6	50,0
Сєвєродонецьк	0	2	0,0
Львів	5	5	100,0
Миколаїв	1	4	25,0
Одеса	2	3	66,6
Полтава	3	7	42,9
Рівне	2	5	40,0
Суми	1	3	33,3
Тернопіль	4	5	80,0
Харків	4	5	80,0
Херсон	1	3	33,3
Хмельницький	3	5	60,0
Черкаси	1	4	25,0
Чернівці	3	4	75,0
Чернігів	1	3	33,3

Розв’язання проблеми міжміського сполучення прифронтових територій із західною частиною країни доцільно реалізувати шляхом геопланування окремих рейсів пасажирських поїздів. Наприклад, цілком можливо прокласти маршрут поїзда Миколаїв – Чоп, що поєднуватиме Миколаїв, Кривий Ріг, Кропивницький, Вінницю, Львів, Ужгород і Чоп у Закарпатській області. Проте

під час такого трасування варто враховувати безпекові й інфраструктурні вимоги. Зокрема, для руху ділянкою залізниці Миколаїв – Снігурівка – Апостолове важливо курсувати з використанням тепловоза, захищеного від ударів безпілотників. Через ризик мінування залізничного полотна тепловоз повинен перед собою штовхати дві платформи зі швидкістю до 40 км/год. Під час курсування поїзда вже згаданою ділянкою пасажирам необхідно заборонити переміщення у вагонах без крайньої потреби, рекомендуючи перебувати в купе на полицях і не сидіти прямо до вікна. Також перевагою буде заборона використовувати навігацію і освітлення уздовж степових перегонів [2].

Запропонуємо видовжені рейси з Півдня або Сходу до Заходу України з урахуванням безпекових та інфраструктурних факторів (табл. 3).

Таблиця 3

Геопланування руху видовжених пасажирських поїздів у графіку

Маршрут поїзда	Відстань, км	Ділянки курсування	Безпекові й інфраструктурні вимоги під час руху
Миколаїв – Чоп	1802	Миколаїв – Снігурівка – Апостолове	Броньований тепловоз, вагони без освітлення і навігації
		Апостолове – Кривий Ріг – П’ятихатки	Електровоз постійного струму
		П’ятихатки – Олександрія – Знам’янка – Помічна – Голта – Вапнярка – Жмеринка – Вінниця – Козятин – Бердичів – Шепетівка – Красне – Львів	Електровоз змінного струму
		Львів – Самбір – Ужгород – Чоп	Електровоз постійного струму
Суми – Ужгород	1933	Суми – Люботин	Броньований тепловоз, вагони без освітлення і навігації
		Люботин – Полтава-Київська – Ромодан – Гребінка	Електровоз змінного струму
		Гребінка – Черкаси	Тепловоз, вагони без навігації через дамбу Кременчуцького водосховища
		Черкаси – Ім. Т. Шевченка – Миронівка – Козятин – Вінниця – Хмельницький – Тернопіль	Електровоз змінного струму
		Тернопіль – Заліщики – Чернівці – Коломия – Івано-Франківськ – Стрий	Тепловоз, кількість вагонів не більше 10 через криві ділянки малого радіусу
		Стрий – Ужгород	Електровоз постійного струму

Видовжені пасажирські поїзди є ефективні охопленням більшої кількості обласних міст. Курсування проектованих поїздів реалізує кілька нових поєднань у сполученні сусідніх обласних центрів, зокрема Миколаїв – Кропивницький та

Кропивницький – Вінниця (маршрут потяга Миколаїв – Чоп); Суми – Полтава, Полтава – Черкаси, Черкаси – Вінниця, Вінниця – Чернівці, Івано-Франківськ – Ужгород (маршрут потяга Суми – Ужгород). До того ж, маршрут міжміського поїзда Ужгород – Суми – Ужгород закріпить рекордну відмітку найбільшого за протяжністю рейсу в межах України (1933 км).

Отже, географічні аспекти планування графіків руху міжміських поїздів у межах України визначаються поєднанням просторових, соціально-економічних і технічних чинників. Регіональні відмінності у наявності прямого сполучення відображають рівень транспортної доступності.

Список використаних джерел:

1. *Службовий розклад руху пасажирських поїздів, введений з 12 грудня 2021 року. Акціонерне товариство «Українська залізниця», 2021. 445 с.*
2. *Чи скасують потяги на Сумщині та як пасажирам діяти під час обстрілів. URL: https://cukr.city/city/2025/iaka-sytuatsiia-iz-zaliznytseiu-na-sumshchyni/*
3. *Шаблій О., Борсук Ю. Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. Часопис соціально-економічної географії. 2021. № 31. С. 37–46.*

УДК 338.246

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ВІДНОВЛЕННЯ УРБАНІСТИЧНОГО ПРОСТОРУ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОД

Дар'я Венгрин

daria.venhryn@student.karazin.ua

Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Питання відновлення міських територій в умовах тривалої війни росії проти України є вкрай актуальним, адже міста виступають ключовими центрами економічного, соціального та культурного розвитку. Масштабні руйнування та складність воєнних дій зумовлюють потребу у комплексному та стратегічному плануванні відбудови на державному й регіональному рівнях. Міжнародний досвід свідчить, що низка країн успішно реалізувала програми відновлення після значних конфліктів. Вивчення й адаптація таких підходів можуть стати ефективною основою для післявоєнного розвитку українських міст.

Систематизація моделей повоєнного розвитку міст розпочалася у 50-х роках XX століття після Другої світової війни. Дослідження цих моделей показали, що процеси відновлення міст пов'язані з довоєнними проблемами регіону (бідність, вразливість, нестача ресурсу тощо). Міста з потужним економічним і просторовим розвитком демонструють вищі темпи відновлення, тоді як депресивні або занепадаючі урбаністичні території відроджуються значно повільніше [3]. Ефективність та час відновлення залежать від багатьох факторів: допомоги міжнародних партнерів, мотивацію місцевих мешканців,

© Венгрин Д., 2025

Таблиця 1

Типи повоєнного відновлення міст (складено автором за даними [4, 5])

Типи відновлення міст	Місто (країна)	Причини руйнації	Процес відбудови	Результат
Відновлення до довоєнного стану	Варшава (Польща)	Руйнування Варшави під час Другої світової війни відбувалися поступово. У 1939 році місто обстрілювали й бомбили. В 1944 році після придушення Варшавського повстання нацисти систематично нищили усю забудову міста(історичний центр, культурні пам'ятки, житлові квартали). Як результат 85% міста було зруйновано, тому фактично Варшаву відбудовували повністю заново.	Відбудова історичного центру Варшави базувалася на точному реставраційному відтворенні архітектурних фасадів і планування Старого та Нового Міста. Реконструкція спиралася на 22 міські пейзажі венеціанського художника XVIII століття Бернардо Беллотто, на яких детально відображено фасади будинків. Водночас враховувалася модернізація інфраструктури з метою створення комфортного та функціонального міського середовища.	Відтворення історичного центру з реконструкцією фасадів та відновленням первісної вуличної структури надало йому культурну, туристичну та соціально-функціональну значущість. Водночас у науковому та професійному середовищі висловлювалися критичні зауваження щодо певної штучності такого підходу
Знесення пошкоджених будівель і будівництво на місці руїн нових об'єктів із тією самою функцією	Берлін (Німеччина)	Берлін зазнав масштабних руйнувань під час Другої світової війни унаслідок систематичних бомбардувань британської та американської авіації, спрямованих на промислові об'єкти й міську інфраструктуру. Найбільш інтенсивні удари 1943–1944 років спричинили пожежі та знищення значної частини житлової забудови. Завершальні бої під час штурму міста у 1945 році додатково посилили руйнування, перетворивши значну частину столиці Німеччини на суцільні руїни.	Повоєнна відбудова Берліна грунтувалася на принципі поєднання збереження історично значущих елементів із масштабною модернізацією міського середовища, що відповідала новим соціально-економічним умовам та ідеологічним орієнтирам різних зон окупації. Так простір Потсдамської площі було переосмислено та доповнено сучасними функціями, при цьому збережено історичне місце її розташування. Житлові квартали Пренцлауер-Берга модернізували, поєднуючи збереження історичних фасадів із оновленням внутрішньої інфраструктури.	Модернізація житлових кварталів підвищила комфорт і безпеку мешканців, а реконструкція центральних площ стимулювала економічну та культурну активність. Внаслідок цього Берлін набув нового міського образу, що поєднує історичну спадщину із сучасними урбаністичними тенденціями.
Створення нового зі зруйнованого старого	Ковентрі (Велика Британія)	У листопаді 1940 року, під час Другої світової війни, британське місто Ковентрі стало об'єктом масштабного авіанальоту німецьких військ, відомого як операція «Місяцесхил». Унаслідок бомбардування було знищено значну частину історичного центру, промислові підприємства та кафедральний собор, що завдало серйозного удару по економіці міста.	Відбудови Ковентрі здійснювався на основі комплексного міського планування, яке передбачало реконструкцію центру з урахуванням модерністичних принципів. Було створено нове транспортне зонування (замість історичних вузьких вуличок, нова мережа доріг та громадські простори) та сформовано торгову зону (замість старих базарів, сучасні торгові центри). Була відкрита перша пішохідна вулиця. Збережені руїни старого собору інтегрували як меморіальний простір поруч із новим Собором Святого Михаїла, що стало символом поєднання пам'яті про війну та відродження міста.	Масивні бетонні споруди стали символом модерністського підходу до відбудови. Місто відмовилося від імітації минулого на користь сучасності та функціональності. Хоча в середині 1970 цей архітектурний напрям отримав значну критику за притаманну йому монументальність та сірість будівель.

технічного оснащення, ці аспекти можуть як прискорювати процес так і сповільнювати його [2]. При цьому інструменти підтримки повинні змінюватися відповідно до актуальних потреб мешканців та логіки переходу від екстрених заходів до довгострокового розвитку. Відновлення міських територій реалізується у кілька послідовних етапів: спершу здійснюються заходи спрямовані на швидке відновлення критично важливої інфраструктури, далі відбувається перехід до стабілізації міського функціонування та систематичних ремонтних робіт, завершальним етапом є комплексна реконструкція з кінцевим переосмисленням і оновленням просторової організації міського простору [1]. Важливим для відновлення є активізація місцевої економіки та створення робочих місць.

Американський архітектор Леббеус Вудс після відвідування заблокованого Сараєво розробив три основні принципи повоєнного відновлення міст [5]. Перший принцип полягає у відтворенні міського середовища у довоєнному вигляді, що передбачає відбудову будинків, міської інфраструктури, громадських просторів так, ніби руйнування й бойові дії не переривали розвиток міста. Такий підхід трактує війну як тимчасову паузу, після якої міський простір має повернутися до свого попереднього стану. Яскравими прикладами застосування цього принципу відбудови після Другої світової війни є Варшава, Дрезден і Вільнюс. Другий принцип базується на знесені пошкоджених будівель та будівництві на місці руїн нових об'єктів з тією самою функцією. Даний підхід є доволі витратним як фінансово так і організаційно, оскільки потребує значних ресурсів, часу та комплексного перепланування території. Цей підхід чітко простежується у післявоєнних стратегіях відбудови Лондона та Берліна. Спроби реконструювати міський простір шляхом повного маскування воєнних пошкоджень є концептуально хибними, оскільки не враховують історичної травми й неминучої присутності минулого. Навіть за умов відтворення зовнішнього вигляду забудови, місто зберігатиме ознаки пережитого стресу, що залишатимуться частиною його ідентичності та відчуватимуться майбутніми поколіннями. Вміння сприймати руйнації міста як передумови нових можливостей у період активних бойових дій важко, але цілком можливо. Яскравим прикладом такого підходу є повоєнна відбудова Роттердама та Ковентрі, відбудова яких лягла в основу третього принципу. Він передбачає збереження будівель із мінімальними пошкодженнями несучих конструкцій та формування на місці знищених фрагментів нових просторів із модернізованими функціями, що поєднують досвід місцевих мешканців із сучасними суспільними потребами. Подальший аналіз зосереджується на трьох європейських містах Варшаві, Берліні та Ковентрі, які відображають усі наявні типи повоєнного відновлення міст та слугують прикладами реалізації цієї концепції (табл. 1).

Порівняння трьох моделей демонструє, що ефективна відбудова міста передбачає не механічне відтворення довоєнного стану чи повну модернізацію, а поєднання збережених історичних елементів із новими функціональними рішеннями, враховуючи потреби місцевих мешканців. Окрім цього інтеграція травматичного минулого у сучасну структуру міста є важливим елементом на шляху до досягнення сталого розвитку міста. Проєкт повоєнної відбудови варто

починати якомога раніше, не очікуючи завершення бойових дій. Для України адаптація таких підходів може стати основою власної моделі реконструкції, яка поєднуватиме збереження пам'яті, інноваційність та високу якість урбаністичного простору, створюючи умови для довгострокового розвитку й стійкості.

Список використаних джерел:

1. *Al-Mosawy, S.K., Al-Jaberi, A.A., Alrobaee, T.R., & Al-Khafaji, A.S. (2021). Urban planning and reconstruction of cities post-wars by the approach of events and response images. Civil Engineering Journal, 7(11), 1836-1852. DOI:10.28991/cej-2021-03091763*
2. *Cuny, Frederick C. (1994). Disasters and Development. INTERTECT Press. https://hdl.handle.net/1969.1/159887*
3. *Haas, J., Kates, R., Bowden, M. (1977). Reconstruction following disaster. MIT Press, Cambridge, MA.*
4. *Kravchenko, K., Niemets, L., & Sehida, K. (2024). War consequences and prospects for post-war reconstruction (case of Ukrainian urban agglomerations). Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University. Series Geology. Geography. Ecology, (61), 193-211. https://doi.org/10.26565/2410-7360-2024-61-16*
5. *Woods, L. (2011, December 15). War and architecture: Three Principles. Lebbeus Woods. https://lebbeuswoods.wordpress.com/2011/12/15/war-and-architecture-three-principles/*

ІНТЕГРАЦІЯ ПРИНЦИПІВ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В ПІСЛЯВОЄННУ ЖИТЛОВУ ПОЛІТИКУ УКРАЇНИ

Софія Єлагіна

min.young.jae.32@gmail.com

Науковий керівник – д. е. н., проф. О.А. Шевчук

Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

Метою цієї роботи є обґрунтування стратегічних засад інтеграції принципів сталого розвитку у післявоєнну житлову політику України та розробка пропозицій щодо створення справедливого, екологічного та стійкого житлового середовища на рівні держави та місцевих громад.

Результатами дослідження. На початок 2025 року близько 13% житлового фонду України було зруйновано або серйозно пошкоджено внаслідок повномасштабного вторгнення. Збитки житлового сектора України сягнули понад $57 млрд [5]. Особливої руйнації зазнали Донеччина, Харківщина, Київщина, Херсонщина, Миколаївщина та Запорізька область. Понад 5 мільйонів українців залишаються внутрішньо переміщеними особами (ВПО). За даними міжнародних звітів, близько 90% пошкодженого житла було зведено у 1950–1980-х роках та не відповідало сучасним стандартам енергоефективності та інклюзії.

Традиційна модель житлової політики, зорієнтована на масову забудову без урахування соціальної структури, потреб вразливих груп і екологічного

© Єлагіна С., 2025

контексту, є застарілою [3]. Водночас післявоєнна відбудова надає Україні можливість перезавантажити житлову політику на основі принципів сталого розвитку, закріплених у Цілях сталого розвитку ООН, зокрема Цілі 11: «Зробити міста та населені пункти інклюзивними, безпечними, стійкими та сталими» [2].

Сталий підхід передбачає мінімізацію вуглецевого сліду через:

• впровадження енергоефективних технологій (теплоізоляція, сонячні панелі, системи вентиляції з рекуперацією);

• повторне використання уламків руйнувань як вторинної сировини;

• зелену сертифікацію нового житла (за стандартами BREEAM, LEED або національними аналогами);

• збереження екосистем і створення зелених зон біля нових кварталів.

У документі "Зелений курс для України", розробленому за участю UNEP та Єврокомісії, визначено, що впровадження «зелених» стандартів у будівництві може знизити енергоспоживання у секторі на 30–50%. Згідно з аналітичними оцінками, лише на енергетичну модернізацію житлового фонду в Україні може бути залучено понад 10 млрд євро інвестицій протягом наступних 10 років, якщо будуть створені належні фінансові умови та нормативна база.

Інклюзивність означає врахування потреб вразливих груп населення — внутрішньо переміщених осіб, людей з інвалідністю, літніх людей, багатодітних родин, ветеранів. Програми відбудови повинні базуватись на принципі «житло як право», а не «житло як товар». При цьому частка доступного житла в загальному обсязі нового будівництва в Україні залишається нижчою за 5%, що суттєво відрізняється від європейських стандартів, де цей показник сягає 15–30%.

Доцільним є впровадження доступного житла зі змішаним соціальним складом, щоб уникнути створення «гетто» або маргіналізованих просторів. У містах необхідно створювати багатофункціональні квартали, де житло поєднується з соціальною інфраструктурою — школами, медичними закладами, культурними та спортивними просторами.

Ефективна післявоєнна відбудова потребує змішаного фінансування: державного, місцевого, донорського, інвестиційного. Зокрема, важливо активізувати[4]:

• державно-приватне партнерство (ДПП) у проєктах доступного житла;

• впровадження «зелених облігацій» для інвестування в енергоефективні будівлі;

• кооперативне будівництво, як альтернатива комерційній забудові.

Згідно з дослідженням «Ключові аспекти повоєнного відновлення України на засадах сталого розвитку», лише 10% муніципалітетів на початок 2024 року мали затверджені стратегії житлової політики з екологічним або соціальним компонентом, що вказує на системну прогалину в підходах.

Ключовою вимогою має стати прозоре та ефективне управління фінансовими потоками, а також цифровий моніторинг проєктів (через відкриті реєстри, дашборди та публічні платформи) [4].

Як показує досвід Японії після цунамі 2011 року, а також Хорватії й Боснії після воєн, недостатнє залучення громад до процесів відбудови призводить до

неефективного витрачання ресурсів і соціального розчарування. Для порівняння: у Хорватії близько 35% реконструйованих будинків залишалися незаселеними через відсутність комунікацій, інфраструктури та діалогу з населенням[2]. Українські ОТГ мають відігравати ключову роль у плануванні житла з урахуванням локальних потреб, географії, традицій.

Важливим є створення нових архітектурних підходів, зокрема:

• використання модульного будівництва;

• створення «15-хвилинних міст»;

• адаптація житла до змін клімату (захист від перегріву, повеней, дефіциту води)[1].

Висновки. Сталий підхід до відбудови житлової інфраструктури — це не просто набір екологічних чи технічних вимог. Це ціннісна трансформація житлової політики, що враховує потреби суспільства, дбайливе ставлення до ресурсів, та довгострокову перспективу для майбутніх поколінь. Формування післявоєнної житлової політики на основі сталості дозволить не лише забезпечити українців дахом над головою, а й побудувати справедливі, безпечні, інклюзивні громади.

Наукова новизна. Запропоновано системну концепцію інтеграції принципів сталого розвитку у післявоєнну житлову політику, яка синтезує архітектурно-планувальні рішення, соціальну інклюзію, фінансові механізми і екологічну відповідальність. Вперше акцент зроблено на поєднанні інструментів державної житлової політики з локальними ініціативами громад в контексті відбудови.

Практична цінність. Напрацьовані ідеї можуть бути використані при формуванні регіональних і національних програм відбудови житла, у роботі муніципалітетів, профільних міністерств, архітекторів та донорських організацій. Також запропоновані підходи можуть лягти в основу пілотних проєктів сталого житлового будівництва в постраждалих регіонах України.

Список використаних джерел:

1. *Котковський В.С., Москаленко В.Г., Дробчак А.Л. «Зелене» відновлення як шлях післявоєнної відбудови України [Електронний ресурс] // Науковий вісник. URL: DOI: 10.32680/2409-9260-2023-7-8-308-309-26-33 (дата звернення: 01.11.2025 р.).*
2. *Мініна О.В., Коваль В.П. Ключові аспекти повоєнного відновлення України на засадах сталого розвитку [Електронний ресурс] // Збірник наукових праць Чернігівської політехніки. URL: http://ppeu.stu.cn.ua/article/view/313986 (дата звернення: 27.10.2025 р.).*
3. *Ніколюк О.В., Лагодієнко Н.В., Демченко А.М. Сталий розвиток національної економіки України: виклики, ризики та перспективи [Електронний ресурс] // Вісник Одеського національного технологічного університету. URL: https://a-economics.com.ua/index.php/home/article/view/234 (дата звернення: 27.10.2025 р.).*
4. *Дорошенко Г.О., Кузнєцов К.О. ESG-менеджмент як основа відбудови України [Електронний ресурс] // Економіка та держава. URL: https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/download/4300/4335/9963 (дата звернення: 03.11.2025 р.).*
5. *13% житлового фонду країни знищено чи зруйновано через агресію РФ [Електронний ресурс]. BigKyiv. URL: https://bigkyiv.com.ua/13-zhytlovogo-fondu-krayiny-znyshheno-chy-zrujnovano-cherez-agresiyu-rf/ (дата звернення: 25.10.2025).*

УДК 711.4:338.48

МІСТОБУДІВНІ АСПЕКТИ РОЗМІЩЕННЯ ГОТЕЛІВ: ВІД ЦЕНТРУ ДО ПЕРЕДМІСТЯ (на прикладі м. Чернівці)

Галина Круль
g.krul@chnu.edu.ua
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича,
м. Чернівці, Україна

Функціональне призначення готелів істотно впливає на вибір їхнього місця розташування у планувальній структурі будь-якого міста. Аналіз розміщення готелів у великих містах дозволяє виділити п’ять характерних прийомів їхнього розташування: в центрі міста; на територіях, прилеглих до центру; в центрі житлових районів і мікрорайонів; на «порозі» міста (на в’їзді); за межами міста (передмістя) [1, 2].

Актуальність дослідження сучасних тенденцій розташування закладів розміщення зумовлена такими факторами: збереженням тенденції до централізації, здорожчанням вартості землі та відсутністю ділянок, придатних для нового будівництва, децентралізацією, спричиненою попередніми чинниками, розвитком готелів як багатофункціональних центрів тощо. На прикладі м. Чернівці проаналізуємо залежність розміщення готелів від функціонального призначення та вищезазначених факторів.

Входження Буковини до складу Австрійської імперії створило передумови для перетворення Чернівців з невеликого торгового містечка із митницею у культурну столицю провінції з театром, університетом, готелями, кав’ярнями, ресторацiями, різноманітними розважальними закладами. Тенденція до розташування готелів у центрі міста була започаткована ще в другій половині XIX – на поч. XX ст., коли на центральній площі Ринок (Ringplatz) знаходилось 7 готелів (Goldener Löwe, Schwarzer Adler, Belle Vie, Paris, Drei Kronen, Weiß), призначення яких фокусувалось на обслуговуванні різних за статками торговців у базарні дні. Подальша перебудова змінила їх призначення – вони перетворились на місця культурних зустрічей, тут зупинялись найповажніші гості міста. Більшість із тогочасних готельних будівель сьогодні змінила свій функціонал, ставши освітніми закладами, житловими і громадськими будівлями. Проте і досі розміщення готелів у історичному центрі міста вважається найефективнішим, оскільки ця частина, як правило, має найкраще транспортне сполучення з усіма районами та основними комунікаціями. Окрім цього, саме тут зосереджені архітектурні та історичні пам’ятки, заради яких туристи приїжджають до Чернівців. Всі об’єкти знаходяться в пішохідній доступності, що дозволяє істотно економити час. Тож розміщення готелів саме в центральній частині міста залишається в пріоритеті. Прикладами таких закладів можуть слугувати готелі *Allure Inn, Victoria De Luxe, Central Magnat Cinema, Magnat Lux, Георг Палац, Панський двір, Кнаус* та ін. Цільовою аудиторією цих

© Круль Г., 2025

готелів зазвичай є туристи, які приїжджають з пізнавальною чи діловою метою.

Розміщення закладів гостинності на територіях прилеглих до центру, має низку переваг, розташовуючись на головних вулицях міста, в межах 1-3 км від ядра міста, маючи зручну транспортну доступність до центру і комунікацій (залізничного та автовокзалу), проте в більш просторих і комфортних зонах. Наприклад, розташування готелів *Буковина, Grand Royal, Coin Apartment & Poshtel, Premium* поруч із парком, ботанічним садом, стадіоном, літнім театром, льодовим майданчиком, розважальним комплексом *Бартка* та популярним закладами харчування *Yoki* та *Шо-Шо* підвищує попит на них серед туристів, незалежно від їхньої мети перебування у Чернівцях.

Сучасні готелі – багатофункціональні комплекси, що надають не тільки послуги ночівлі і харчування, але й пропонують просторі конференц-зали для різних подій, широкий спектр СПА-процедур, басейни, сауни тощо, компенсуючи в такий спосіб віддаленість від центру. Свого часу саме такі готельні комплекси виступили композиційними центрами нових житлових мікрорайонів – *Черемош*, *Турист*, *Gold Georg Palace*, *Арбат, Бульвар, Дельта* та ін. Проте перші два втратили привабливість для туристів з тих чи інших причин (банкрутство, застаріла матеріально-технічна база, відсутність реновації тощо), інші – змінили цільову аудиторію (надають послуги розміщення внутрішньо переміщеним особам, військовим під час реабілітації чи відпустки та ін.). Найбільшим за розмахом будівництва, поверховістю, номерним фондом з-поміж зазначених вище був готель Черемош, який входив до складу Інтуриста і за радянських часів був транзитною точкою в екскурсійних турах до Європи. А розміщення в «зеленій зоні» Чернівців (поруч із парком *Жовтневим*) підвищувало привабливість. На жаль, попри всі переваги місця розташування, відсутність організованих туристів, економічні проблеми призвели до занепаду комплексу.

Розміщення готелів на «порозі» міста має свою специфіку. Зазвичай вони призначені для автотуристів, метою яких є суто ночівля перед подальшою мандрівкою. Як правило, вони розташовуються на основних автомагістралях міста, в зоні в'їзду до міста або поблизу об'їзної траси (готелі *Корал, Оазис, Мрія*, мотель *Євро, Inn Sport* та ін.) Здебільшого вони є невеликими за розмірами, пропонують незначний обсяг додаткових послуг, окрім ночівлі і харчування, за помірними цінами. Невід'ємною умовою ділянки повинні бути зручні місця для з'їзду із транспортних артерій і хороша видимість будівлі на далеких підступах до неї, наявність автостоянки.

Заміське розташування готелів створює певні труднощі, пов'язані із доступністю до центру міста, проте може бути привабливим для відпочинку, оскільки здебільшого такі заклади гостинності розміщені в мальовничій місцевості (готельно-ресторанні комплекси *Орлине гніздо*, *Панорама* розташовані на г. Цецино), чи в приміській зоні Чернівців із достатньою територією, що дозволяє облаштувати альтанки, басейни з відпочинковою зоною, контактні зоопарки, спортивні та ігрові майданчики тощо (ГРК *Ріволі, Колвік, Шале, Аква-Плюс, Сонячна Долина* та ін.). Наявність цих переваг створює передумови для тривалого відпочинку мешканців та гостей Чернівців. Перелік послуг у таких комплексах не обмежується тільки ночівлею і

харчуванням, а доповнюється широким спектром розваг. Досить часто саме такі ГРК обирають для проведення сімейних банкетів, ділових заходів, корпоративів, тривалого відпочинку. Підвищена вимогливість гостей передбачає найвищий рівень сервісу за вищими від середніх цінами.

Проаналізувавши модель розташування готелів у забудові міста (на прикладі м. Чернівці), можна виділити переваги і недоліки розміщення закладів гостинності в центрі і на територіях прилеглих до центру, оскільки інші три прийоми мають свою вузьку цільову аудиторію, зазвичай не пов'язану з туристичною метою. Отже, переваги в центрі міста є очевидними і стосуються транспортної доступності, туристичної привабливості та економії часу, в другому випадку до переваг віднесемо наявність придатних для будівництва територій, нижчу вартість землі, вищу комфортність середовища, відносно невелике шумове забруднення. До недоліків місця розташування готелів в центральній частині віднесемо високу вартість землі, складність виділення ділянок для будівництва, зношеність інфраструктури, ускладненість під'їздів, відсутність місць для паркування, екологічний дискомфорт. Незважаючи на ці мінуси, в історичній частині Чернівців з'явилися нові готелі (*Victoria De Luxe*, *Панський двір*) і будуються ще. Для їхнього будівництва доводиться зносити існуючі старі будівлі, а оскільки вони не завжди розташовані на основних транспортних магістралях, це створює проблеми із навігацією і доступністю цих закладів не тільки для туристів, але й для екстрених служб.

Таким чином, сучасний розвиток готельної інфраструктури в містах, зокрема у Чернівцях, є багатовекторним і балансує між історичною перевагою центрального розташування та прагненням до економічно обґрунтованої децентралізації, де кожен прийом розміщення задовольняє потреби своєї вузької цільової аудиторії.

Список використаних джерел:

1. *Круль Г.Я. Основи готельної справи. Навч. посібник. Київ: Центр учбової літератури, 2021. 368 с. URL: https://archer.chnu.edu.ua/handle/123456789/945*
2. *Круль Г.Я., Заячук О.Г. Організація і технологія надання послуг гостинності: навчальний посібник. 2-ге вид., перероб. і доп. Чернівці: Чернівец. нац. ун-т ім. Ю. Федьковича, 2022. 488 с. URL: https://archer.chnu.edu.ua/handle/123456789/4910*

МІСЬКИЙ ПРОСТІР ЯК ІНСТРУМЕНТ СОЦІАЛЬНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ: РЕВІТАЛІЗАЦІЯ ПУБЛІЧНИХ ПРОСТОРІВ У ГРОМАДАХ, ЩО ПРИЙМАЮТЬ ВПО

Максим Куліковський
kusamus7@gmail.com
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

Актуальність теми. Повномасштабна війна 2022 року спричинила безпрецедентні внутрішні міграції населення. Зареєстровано понад 4,6 млн внутрішньо переміщених осіб (ВПО) [1], , що створило значне навантаження на приймаючі громади. Масове вимушене переселення супроводжується серйозними соціально-економічними викликами для міст і сіл, які приймають нових мешканців [2]. Виникла нагальна потреба у впровадженні ефективних рішень для соціальної інтеграції ВПО – з метою знизити напругу в громадах та забезпечити стійку адаптацію переселенців [3]. Одним із перспективних інструментів інтеграції є міський простір: належним чином організовані та ревіталізовані публічні простори здатні об'єднувати людей, зміцнювати соціальну згуртованість і надавати психоемоційну підтримку.

Мета дослідження – проаналізувати інтеграційний потенціал міського простору та обґрунтувати роль ревіталізації публічних просторів у громадах, що приймають ВПО. Дослідження зосереджується на сучасних практиках (2022–2025 рр.), які демонструють, як перетворення парків, скверів, площ і громадських центрів може сприяти соціальній інтеграції переселенців, налагодженню взаємодії між ВПО та місцевими жителями, покращенню психоемоційного стану постраждалих та зміцненню локальних громад.

Інтеграційний потенціал публічних просторів. Урбаністичні дослідження відзначають, що відкриті міські простори відіграють ключову роль у житті громади, формуючи спільну ідентичність та стійкість міста [4]. В умовах кризи (збройний конфлікт, масове переселення) такі простори набувають додаткової функції – простору резильєнтності та взаємодопомоги, де люди з різними історіями знаходять тимчасовий «новий дім» [5]. Важливо, що інтеграція переселенців – це більше, ніж забезпечення їх житлом та послугами: необхідне залучення ВПО до публічного життя громади [6]. Інакше можливі непорозуміння між «старими» і «новими» жителями через мовні, культурні чи ментальні відмінності [7]. Тому міські публічні простори слід розглядати як платформи для діалогу та згуртування – своєрідні «треті місця», де переселенці та місцеві мешканці можуть зустрічатися на нейтральній території, спілкуватися, разом відпочивати чи займатися спільною діяльністю.

Практики ревіталізації та соціальна інтеграція. Одним із успішних підходів є спільне проєктування та оновлення публічних просторів за участю самих переселенців. Зокрема, міжнародний проєкт "Common resilient public space" у 2023 р. залучив ВПО й місцевих жителів міста Дрогобич до співтворення

© Куліковський М., 2025

громадського простору: у результаті спільних майстерень у центральній частині міста з'явилися нові вуличні меблі як символічна "вітальня" громади, де кожен мешканець незалежно від статусу відчуває свою причетність [8]. Участь переселенців у плануванні та фізичній трансформації середовища дала їм можливість вписати власні історії в новий простір і сприяла формуванню відчуття приналежності до громади. За підсумками проєкту відзначено, що спільне переосмислення публічного простору допомогло перетворити його на простір інтеграції та підвищити стійкість громади до викликів [9]. Цей досвід доводить, що ревіталізація міського середовища, здійснена спільними зусиллями, може стати фундаментом згуртування жителів у часи криз.

Ще одним напрямом підтримки інтеграції є створення інтеграційних хабів та центрів на базі існуючих громадських просторів. У 2023–2024 рр. в декількох українських громадах відкрили спеціальні осередки для полегшення адаптації ВПО – зокрема, комунікаційні хаби та центри підтримки переселенців у таких містах, як Чернівці, Кам'янець-Подільський, Славутич, Одеса [10]. Показовим є досвід м. Києва, де міська влада створила мережу просторів «ВцентріHUB» – вільних відкритих хабів для спілкування громади та проведення заходів за участі громадських організацій і переселенців [11]. ВцентріHUBи стали точками зустрічі громади з владою: там проводять тренінги, надають переселенцям психологічну та юридичну допомогу тощо [11]. Поєднання участі, навчання і доступу до ресурсів у цих хабах сприяє інтеграції ВПО в життя столиці [12].

Для сільських і малих громад ефективними є практики проведення спільних заходів та облаштування місць дозвілля, що зближують старожилів і новоприбулих. Наприклад, у громадах Волині після початку війни організовували групові зустрічі для психологічного розвантаження переселенців, а згодом – інтеграційні активності на згуртування: майстер-класи, спільні приготування їжі, екскурсії, спортивні й культурні події. Під час одного з таких заходів місцеві жителі разом із ВПО ліпили традиційні вареники – у невимушеній атмосфері "стиралися кордони" між людьми, які познайомилися і зблизилися попри різне походження [13]. Такі ініціативи допомагають переселенцям краще пізнати культуру нового регіону та відчути себе «своїми», а місцевим мешканцям – проявити підтримку і толерантність.

Ревіталізація публічного простору у постраждалих від війни населених пунктах виконує не лише відновлювальну, а й інтеграційну місію. Наприклад, у селищі Бородянка Київської області на місці зруйнованої забудови навесні 2025 р. облаштували тимчасовий парк для відпочинку мешканців; цей експериментальний простір швидко став популярним серед місцевих жителів і переселенців. Наразі прийнято рішення створити на його основі постійний "Активний парк" – сучасний громадський простір для спорту, дозвілля та згуртованості громади [14]. Цей кейс демонструє, що відбудова міст має включати компоненти, спрямовані на соціальну взаємодію: публічні простори нового покоління проектуються як інклюзивні "місця сили" громади, де кожен – давній мешканець чи новоприбулий – почувається безпечно і має можливості для розвитку.

Висновки та рекомендації. Міський простір, за умови його належного розвитку, є дієвим інструментом соціальної інтеграції. Ревіталізовані публічні простори у приймаючих громадах виконують подвійне завдання: з одного боку, сприяють налагодженню соціальних зв'язків, взаєморозуміння та довіри між переселенцями і місцевими жителями; з іншого – забезпечують психоемоційну підтримку, відчуття приналежності та повернення до «нормального» життя для людей, що пережили травму війни. Практичні приклади з українських міст і селищ 2022–2025 рр. показують, що інтеграційного ефекту досягають там, де громади активно залучають ВПО до планування і спільного використання таких просторів [15][9]. Рекомендується застосовувати партисипативні підходи при відновленні міської інфраструктури: проводити громадські обговорення щодо облаштування парків і площ, враховувати потреби різних груп (переселенців, молоді, сімей з дітьми тощо) у дизайні просторів, передбачати зони для спілкування, творчості, спорту. Органам місцевого самоврядування варто у співпраці з громадськими організаціями та міжнародними партнерами забезпечувати регулярне проведення інтеграційних заходів у таких просторах – від культурних фестивалів до груп підтримки і волонтерських акцій. Реалізація цих рекомендацій сприятиме формуванню згуртованих, стійких до викликів громад, де ВПО активніше долучаються до життя нового регіону. Таким чином, міський публічний простір постає важливим фактором консолідації суспільства в умовах війни та інструментом оптимального розвитку регіону на засадах єдності і взаємопідтримки.

Список використаних джерел:

1. *Darkovych A., Hnyda O. Internally Displaced Persons (IDPs) Integration in Ukraine (Toolbox) / Swedish International Centre for Local Democracy, 2025. – 24 p.*
2. *Павлик Н.П., Гордон М.В., Оленцевич Н.В. Соціальна інтеграція людей зі статусом ВПО у приймаючих громадах: результати опитування // Соціальна педагогіка: теорія та практика, 2024. – № 2. – С. 73–79.*
3. *Kurth D., Kuzyshyn A. Common resilient public space to integrate internally displaced persons (IDP) – community-based design as a tool to integrate internally displaced persons in cities of West Ukraine // AESOP Annual Congress 2024: Book of abstracts. – 2024.*
4. *ЄС та ПРООН успішно завершили грантову програму з реагування та оновлення в 13 українських громадах // ПРООН в Україні, 26.02.2025 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: undp.org/.../13-ukrayinskykh-hromadakh.*
5. *Яких інтеграційних заходів потребують ВПО на третьому році війни // Громадський Простір, 19.04.2024 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: prostir.ua/...tretiomu-rotsi-vijny.*
6. *У Бородянці створять постійний Активний парк – простір для спорту, відпочинку та згуртованості громади // Міністерство розвитку громад та територій України, 31.10.2025 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: mindev.gov.ua/...zghurtovanosti-hromady.*

[1] [11] [12] icld.se
https://icld.se/wp-content/uploads/ICLD_Toolbox_IDP_IntegrationInUkraine_2025_WEB.pdf
[2] [3] eprints.zu.edu.ua
https://eprints.zu.edu.ua/42677/1/1.pdf
[4] [5] [6] [7] [8] [9] [15] Common resilient public space to integrate internally displaces persons (IDP) - Community-based design as a tool to integrate internally displaced persons in cities of West Ukraine | AESOP Annual Congress proceedings
https://proceedings.aesop-planning.eu/index.php/aesopro/article/view/1828

[10] ЄС та ПРООН успішно завершили грантову програму з реагування та оновлення в 13 українських громадах | United Nations Development Programme
https://www.undp.org/uk/ukraine/news/yes-ta-proon-uspishno-zavershyly-hrantovu-prohramu-z-reahuvannya-ta-onovlennya-v-13-ukrayinskykh-hromadakh
[13] Яких інтеграційних заходів потребують ВПО на третьому році війни | Громадський Простір
https://www.prostir.ua/?news=yakyh-intehratsijnyh-zahodiv-potrebuyut-vpo-na-tretomu-rotsi-vijny
[14] У Бородянці створять постійний Активний парк – простір для спорту, відпочинку та згуртованості громади | Міністерство розвитку громад та територій України
https://mindev.gov.ua/news/u-borodiantsi-stvoriat-postiinyi-aktyvnyi-park-prostir-dlia-sportu-vidpochynku-ta-zghurtovanosti-hromady

УДК 911.3

ІМПУЛЬСИ РОЗВИТКУ ЧИ ТОЧКИ РОЗБАЛАНСУВАННЯ: ВПЛИВ НОВИХ ЖИТЛОВИХ КОМПЛЕКСІВ НА ТРАНСФОРМАЦІЮ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

Костянтин Мезенцев, Кирил Дєхтєрьов
mezentsev@knu.ua, kirildex@gmail.com
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

В останні десятиліття у великих українських містах нова забудова характеризувалася хаотичністю та мала різний ступінь впливу на навколишній простори не тільки у різних містах, але й в межах міст. Нові житлові комплекси значно змінюють соціальну структуру мікрорайонів, збільшують навантаження на транспортну і соціальну інфраструктуру, трансформуючи просторову організацію міста в цілому. Аналіз цих процесів дозволяє краще зрозуміти виклики сталого розвитку, просторової справедливості та ефективного міського планування.

Поява нових житлових комплексів бізнес- та преміум-класу має як плюси, так і мінуси з точки зору розвитку відповідних житлових районів. З одного боку, бажання мешканців покращити умови життя та отримати можливість проживання у більш елітному житлі неможливе без посилення соціально-просторової нерівності. З іншого боку, забудовники можуть нехтувати при будівництві житла вищого класу можливостями покращення умов життя всієї місцевої спільноти, а іноді й стимулюють посилення сегрегації через створення закритих територій нових житлових комплексів. Це підвищує самооцінку мешканців таких житлових комплексів, однак у довгостроковій перспективі формує острови, оточені районами, що маргіналізуються або суттєво відрізняються соціальним середовищем та благоустроєм території. Це, у свою чергу, може викликати розчарування чи незадоволення районом проживання серед мешканців нових житлових комплексів. Як наслідок, формуються «архіпелаги» байдужості та фрагментації, а не антагонізму чи згуртованості [1].

В українських містах спостерігається активна комерціалізація історичних

© Мезенцев К., Дєхтєрьов К., 2025

районів. Наприклад, у центрі Львова з кожним роком зростає кількість орієнтованих на величезний потік туристів закладів торгівлі, ресторанів та готелів, що відбувається за рахунок зменшення житлового фонду, цей процес не спинився навіть у роки повномасштабного вторгнення. У Києві подібного роду зміни торкнулися житлової нерухомості в центральній частині міста – через підвищений попит на офісні приміщення значну частину колишнього приватизованого житла було продано та перетворено у нежитлову (часто орендну) нерухомість [2]. При цьому приватизація житла з переходом до ринкових відносин дозволила багатьом мешканцям залишатися у більш престижних районах. Як наслідок, в одному будинку можуть проживати мешканці з різним соціальним статусом та рівнем доходів. Володіння нерухомістю значно знижує ризики виселення соціально незахищених верств населення, оскільки вони не залежать від орендних відносин, а часто навпаки – здають в оренду отримані у спадок квартири чи окремі кімнати.

Формування системи «подрібненої власності», коли в одному будинку проживають як власники квартир, так і орендарі, ускладнює реалізацію інвестиційних проєктів, оскільки забудовники вимушені взаємодіяти з великою кількістю власників із різними запитами та можливостями.

Метою даного дослідження є порівняльний аналіз впливу нових житлових комплексів бізнес- та преміум-класу на навколишні райони міста Києва. Для порівняння було обрано різні за розміщенням житлові комплекси – посеред панельної забудови спального району, на місці браунфілдів, в історичному центрі міста поряд з будівлями кінця 19 – початку 20 століття. Але всіх їх об’єднує те, що вони є «втручанням» нової житлової забудови вищого класу у райони давнішої забудови. Проаналізовано чотири житлові комплекси у Печерському районі (Новопечерські Липки, Tetris Hall, Signature Residences, Taryan Towers), два в Оболонському районі (Obolon Residences, Dock32), по одному – у Шевченківському (A52) та Дарницькому (RiverStone) районах Києва.

Було здійснено бальну оцінку якості житлового середовища, яка включала сім критеріїв з балами в діапазоні від 0 до 10: 1) розташування; 2) внутрішня інфраструктура території ЖК; 3) зовнішня інфраструктура навколишнього району; 4) озеленення території; 5) транспортна доступність; 6) гармонійність інтеграції в житлове середовище; 7) сприйняття мешканцями (табл. 1). Оцінка 0-2 балів відповідає дуже поганому стану відповідного параметру, 3-4 бали – поганий стан, 5-6 балів – задовільний стан, 7-8 балів – добрий стан, 9-10 – відмінний.

Відповідно до отриманих результатів, можемо зазначити, що найвищий інтегральний показник якості житлового середовища характерний для ЖК A52 та Signature Residences, найнижчі значення – для ЖК Dock 32.

Вплив на місцевість елітної забудови може суттєво відрізнятись. Так, деякі забудовники прагнуть «відмежувати» мешканців від навколишніх районів та їх соціального середовища. Прикладом такого можна назвати ЖК Новопечерські Липки, які, хоч і розташовані у доволі престижному районі, але їх головну перевагу визначають як концепт «міста в міста», закритого (огородженого) простору «тільки для своїх», де на території ЖК є все необхідне для життя, щоб у мешканців не було потреби контактували з зовнішнім середовищем.

Таблиця 1

Бальна оцінка якості житлового середовища нових ЖК

ЖК	розташування	внутрішня інфраструктура території ЖК	зовнішня інфраструктура навколишнього району	озеленення території	транспортна доступність	гармонійність інтеграції в житлове середовище	сприйняття мешканцями	Інтегральний показник якості житлового середовища
A52	10	8	10	7	10	6	6	57
Signature Residences	9	10	9	8	10	6	5	57
Tetris Hall	8	9	8	8	8	6	7	54
RiverStone	6	7	8	10	7	5	7	50
Новопечерські Липки	7	7	7	7	7	6	6	47
Taryan Towers	8	9	9	6	9	3	3	47
Obolon Residences	6	9	7	5	7	5	6	45
Dock32	5	6	5	4	6	0	5	31

Згідно з проаналізованими даними відкритих ресурсів продажу житла, прямої кореляції між появою одного конкретного ЖК бізнес- або преміум-класу та зростанням вартості довколишнього житла не виявлено.

Більше того, у зв'язку з повномасштабним вторгненням пріоритети у виборі житла суттєво змінились. Наприклад, якщо раніше наявність вікон на всю висоту помешкання була беззаперечною перевагою, то зараз вони розглядаються як потенційне джерело небезпеки. Так само змінилося ставлення до високоповерхової забудови та житла на високих поверхах.

Розглянемо два приклади. ЖК Taryan Towers, будівництво якого розпочалося ще у 2016 році, у 2021 році отримав одну з найпрестижніших премій в галузі архітектури. Проте очевидні на 2021 рік переваги цього ЖК нині стали його недоліками. 31-33-поверхові башти з панорамними вікнами, що є архітектурною домінантою району серед невисокої житлової забудови 1940-60-х років, стали потенційно небезпечними з точки зору атак дронами чи ракетами. Забудовник комплексу намагається нівелювати ці ризики, створюючи комфортні укриття та стабільне енергозабезпечення, але це не компенсує втрату його привабливості порівняно з періодом до 2022 року. Більше того, населення навколишніх районів негативно сприйняло появу нового ЖК, адже окрім пов'язаного з будівництвом шуму, пилу, знищення покриття місцевих автодоріг, ще й загострилося питання паркінгу та виїзду жителів новозбудованого комплексу.

У порівнянні з Taryan Towers реалізацію та розбудову ЖК RiverStone можна назвати відносно позитивним явищем для Осокорків. Хоча новозбудований ЖК фактично «відібрав» у місцевого населення доступ до значної частини узбережжя однієї з заток Дніпра, його внесок у покращення іміджу та підвищення якості житлового середовища навколишнього району у довгостроковій перспективі перевищив негативний вплив від будівництва.

Список використаних джерел:

1. *Mezentsev, K., Gentile, M., Mezentseva, N., Stebletska, I. (2019). An island of civilization in a sea of delay? Indifference and fragmentation along the rugged shorelines of Kiev's newbuild archipelago, Journal of Urban Affairs, Vol. 41(5), pp. 654-678. https://doi.org/10.1080/07352166.2018.1503544*
2. *Соснова, Н. (2011). Джентрифікація, як риса сучасної міської динаміки (на прикладі м. Львова). Містобудування та територіальне планування. Вип. 41. С. 411-419. URL: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/MTP_2011_41_58.pdf*

УДК 911.3:711.4:316.42

ІНТЕГРОВАНЕ ПЛАНУВАННЯ МІСЬКОГО РОЗВИТКУ ЯК ІНСТРУМЕНТ РЕАГУВАННЯ НА СУЧАСНІ ВИКЛИКИ І ЗАГРОЗИ

Надія Огійчук
nadiia.ohiichuk@gmail.com
Херсонський державний університет, м. Херсон, Україна

Міста з давніх часів виступають об'єктами просторового планування, адже вони постійно змінюються під впливом соціальних, економічних, політичних та екологічних чинників. Їхня динаміка, складність і здатність до трансформації роблять міські простори найбільш привабливими для інвестицій, інновацій та розвитку, але водночас і найуразливішими до викликів сучасності. За останні десятиріччя в містах відбулися значні зміни у сфері міського планування та управління, які викликані зростаючою міграцією, а відповідно більшим навантаженням на існуючу інфраструктуру, обмеженими фінансовими та людськими ресурсами, занепадом або швидкою з зміною місцевих економік та екологічним проблемам тощо. Ці зміни демонструють потребу в нових підходах до розвитку міських територій, які мають враховувати різні сфери життєдіяльності, поєднувати інтереси різних груп населення, забезпечуючи при цьому сталий розвиток.

Таким підходом, який дозволяє вирішувати одночасно декілька завдань, є інтегроване планування. Концепт інтегрованого планування виник у 1990-ті роки у Німеччині, Лейпцигу, а пізніше був офіційно закріплений у 2007 році у Лейпцизькій хартії (Leipzig Charter on Sustainable European Cities) [7] як базовий принцип міської політики Європейського Союзу. Підхід інтегрованого планування був розвинутий в умовах просторового занепаду міста Лейпциг та як відповідь на нові виклики міського управління. Проте, для того, щоб краще розуміти інструмент інтегрованого планування варто проаналізувати умови в яких він був розроблений. Лейпциг – місто Східної Німеччини, найбільше місто Саксонії пережило суттєву реструктуризацію економічного профілю та просторового планування. Просторовий занепад міста можна розділити на три

© Огійчук Н., 2025

умовні періоди. До 1990-х років, Лейпциг продовжував зростати за рахунок розвитку важкої промисловості, де було зайнято близько 30% працездатного населення міста (приблизно до 500 000 осіб) [4]. За рахунок швидкої індустріалізації у Лейпцигу активно розбудовувалась соціалістична житлова забудова, зокрема міські райони Плагвіц, Лінденау, Беліц-Еренберг стали одними з найбільших промислових центрів Європи XIX-XX століття [5].

Після возз'єднання Німецької Демократичної Республіки та Федеративної Республіки Німеччини для міста Лейпциг розпочалась друга стадія – «shrinking city». «Реінтеграція» колишньої соціалістичної економіки в економічну ринкову систему Західної Німеччини і загалом глобальну економіку спричинила тиск на основні містоформуючі галузі економіки – промисловість і сільське господарство [2]. На тлі структурних змін в економіці, зумовлених швидкою деіндустріалізацією, негативні наслідки позначилися на демографічному потенціалі міста: рівень народжуваності знизився вдвічі, смертність залишалася високою, а масова міграція населення зі Східної до Західної Німеччини спричинила істотне скорочення чисельності мешканців Лейпцига. Для порівняння, за 10 років (1989-1999 рр.) Лейпциг втратив близько 100 000 жителів, а відповідно кількість робочих місць у промисловості зменшилась на 90%. Ці демографічні втрати вплинули на просторову організацію міста та спричинили занепад центральної частини міста, що супроводжувалось фізичним знесенням центральних кварталів.

Розуміючи просторові зміни, влада Лейпцигу переосмислила стратегію розвитку міста та напрацювала альтернативні способи вирішення проблеми, застосовуючи інтегроване планування як новий метод управління та планування розвитку території. Інтегрований підхід в Лейпцигу був унікальним та враховував три основні цілі: збереження історичного центру, зменшення щільності забудови шляхом створення зелених публічних просторів або переосмислення закинутих промислових площ у нові публічні простори та підвищення конкурентоспроможності міста та його субцентрів [3]. Ці цілі лягли в основу нового планувального документу – INSEK Leipzig 2030 - Integrated Urban Development Concept, яка вперше була розроблена у 1998 році, а згодом оновлена у 2009 та 2018 роках [6]. Тому з 2000-х років на заміну занепаду прийшла стадія стабілізації у міському розвитку. Починаючи з 2010-х років, місто демонструвало значне зростання як демографічного та економічного потенціалу. Соціально-економічний розвиток міста докорінно змінився після оновлення Концепції інтегрованого розвитку у 2009 році, що стало передумовою для швидкого демографічного зростання, яка розпочалася у 2012 році, коли населення щороку збільшувалося більш ніж на 10 000 осіб [1]. Концепція інтегрованого розвитку, як відносно новий документ стратегічного та просторового планування є інструментом, який поєднує в собі стратегічні, просторові та соціально-економічні пріоритети розвитку території, а також принцип довгострокового та міждисциплінарного планування.

Фактично, концепція інтегрованого розвитку Лейпцигу - перший планувальний документ, який продемонстрував бачення просторової еволюції міста та містив детальний перелік заходів, що мають бути реалізовані з урахуванням залучення мешканців. Оскільки INSEK Leipzig 2030 став першим

комплексним планувальним документом такого типу серед міст Саксонії, він викликав цікавість та інтерес серед планувальників та міських управлінців з інших міст. Наразі все більше міст переймають цей досвід та запроваджують концепцію як обов'язковий документ планування.

Висновок. Досвід Лейпцига засвідчує, що інтегроване планування є ефективним інструментом реагування на кризові явища міського розвитку, здатним поєднувати просторові, соціальні та економічні аспекти в єдину стратегічну рамку. Завдяки системному підходу, участі мешканців та міжсекторальній співпраці інтегрована концепція дозволила місту подолати наслідки економічного занепаду, відновити просторову цілісність та сформувати передумови для сталого зростання. Саме тому сьогодні, в умовах пошуку оптимальних шляхів повоєнного відновлення та просторової реконструкції українських міст, принципи інтегрованого планування дедалі частіше стають основою нової моделі міської політики — концепцій інтегрованого розвитку, які поєднують стратегічність, гнучкість і людський вимір розвитку.

Список використаних джерел:

1. *Čamprag N. The trap within anticipated regrowth: Two sides of strategic response to urban decline in Leipzig. Articulo-Journal of Urban Research, 2018.*
2. *Demographic Leipzig. URL: https://demographicleipzig.wordpress.com/ (дата звернення 07.11.2025).*
3. *Florentin D. The "Perforated City:" Leipzig's Model of Urban Shrinkage Management. Berkeley Planning Journal, 2010, 23 (1). P. 83-101.*
4. *Löger, Jörg. Leipzig City Report. Centre for Analysis of Social Exclusion, LSE, 2007. 43 p.*
5. *Nuissl H., Rink, D. Urban Sprawl and Post-socialist Transformation – the Case of Leipzig (Germany). UFZ Centre for Environmental Research, Leipzig. 2003. 70 p.*
6. *Official Website for the City of Leipzig. URL: https://english.leipzig.de/construction-and-residence/urban-development/insek-leipzig-2030-integrated-urban-development-concept (дата звернення 07.11.2025).*
7. *Territorial agenda. URL: https://territorialagenda.eu/wp-content/uploads/leipzig_charter_2007.pdf (дата звернення 06.11.2025).*

УДК 338.48:711.4:004

ПРОЄКТУВАННЯ ТУРИСТИЧНО-ІНФОРМАЦІЙНОГО ЦЕНТРУ КРИВОГО РОГУ ЯК СКЛАДОВА УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ

Ірина Остапчук, Катерина Складанюк
ostapmanaen@gmail.com, skladanuk15@gmail.com
Криворізький державний педагогічний університет, м. Кривий Ріг, Україна

Туристично-інформаційні центри (ТІЦ) є ключовим чинником у формуванні конкурентоспроможності туристичних напрямків та гарантуванні якості послуг. ТІЦ забезпечують туристів актуальною інформацією про об'єкти, маршрути, послуги, покращують якість туристичного сервісу, стимулюють розвиток туризму.

Кривий Ріг позиціонується як центр індустріального туризму, що має значні туристичні ресурси, як-от: об’єкти діючої індустрії (металургійний комбінат, гірничо-збагачувальні комбінати, шахти) та індустріальної спадщини (затоплені кар’єри та рекультивовані відвали, станції залізниці часів кінця 19 ст., старі рудничні будівлі) [2]. Місто володіє потужним потенціалом для розробки нових туристичних продуктів (маршрутів, екскурсій, турів), проте його туристична інфраструктура потребує вдосконалення. Зокрема, цьому індустріальному гіганту бракує сучасного ТІЦ, який би ефективно просував дестинацію як на регіональному, так і на міжнародному рівнях.

Відтак, створення ТІЦ у Кривому Розі є актуальним і стратегічно важливим кроком, що відповідає цілям державної та регіональної туристичної політики, а також очікуванням громади. Цей проєкт не лише підвищить туристичну привабливість міста та зміцнить його імідж як осередку індустріального туризму, а й сприятиме його інтеграції у світовий туристичний ринок.

Мета роботи полягає у розробці проєкту туристично-інформаційного центру в Кривому Розі як важливого інфраструктурного елементу для підвищення туристичної привабливості міста.

Концепція створення ТІЦ у Кривому Розі базується на використанні унікального потенціалу міста як осередку індустріального туризму (кар'єри, відвали, гірнича техніка) та узгоджується з програмою його розвитку (у місті прийнята та реалізується програма розвитку промислового туризму 2016 – 2027 рр.) [1]. ТІЦ має стати ключовим елементом інфраструктури для координації, промоції та інформаційної підтримки.

Проєктом передбачаємо створити гібридну модель, що поєднує фізичний офіс у центрі міста (консультації, бронювання), віртуальну платформу (вебсайт/додаток) для доступу до інтерактивних карт та віртуальних екскурсій, що особливо важливо з огляду на воєнний стан.

Основні цілі створення ТІЦ полягають у наступному: інформаційне забезпечення – надання повної інформації про маршрути, туристичні об’єкти та

© Остапчук І., Складанюк К., 2025

події, туристичну інфраструктуру; промоція – посилення впізнаваності міста як напрямку індустріального туризму через маркетингові кампанії; координація – створення єдиного простору взаємодії між владою, туристичним бізнесом та промисловими підприємствами; економічне стимулювання – залучення інвестицій та підтримка місцевого бізнесу (заклади харчування, малий бізнес) через організацію турів; аналітика – збір даних про туристичні потоки для прогнозування попиту; популяризація – організація виставок та фестивалів для популяризації промислової спадщини та культури; сталий розвиток – інформування про екологічні аспекти техногенних ландшафтів та сталий розвиток туристичної галузі у місті; якість туристичних послуг.

Важливим при створення ТІЦ є добір оптимального місця розміщення. У нашому проєкті було запропоновано – площу 95-й квартал, вибір базується на багатофакторному аналізі його вагомих переваг.

1. Транспортна доступність, район є ключовим транспортним вузлом: кільцева розв'язка забезпечує швидкий доступ до основних автомагістралей (М-04 Е50), залізничного вокзалу та ефективного громадського транспорту (інтервал 5–10 хв.), це спрощує логістику та підвищує доступність для туристів.

2. Інфраструктурна та економічна вигода, 95-й квартал має розвинену інфраструктуру (електромережі, водопостачання, газ), типову для центральних частин промислових міст. Центральне розташування гарантує низькі експлуатаційні витрати (оренда комерційної нерухомості 200–400 грн/м²) та доступну вартість підключення до мереж, що забезпечує конкурентоспроможність. Близькість до виробничих зон (кар'єри 5–10 км) сприяє інтеграції до основних туристичних об’єктів та маршрутів.

3. Трудові ресурси та потенціал, місто з населенням близько 600 тис. осіб має високий відсоток кваліфікованих кадрів (понад 40% у гірничо-металургійній галузі), а наявність освітніх закладів – робить 95-й квартал привабливим для працевлаштування та забезпечить потік внутрішніх туристів.

Отже локація ТІЦ – 95-й квартал – оптимально поєднує транспортну зручність, розвинуту інфраструктуру та економічну ефективність, що робить його найкращим варіантом для розміщення ТІЦ, який враховує промисловий туристичний потенціал Кривого Рогу.

При розробці структури Туристично-інформаційного центру (ТІЦ) на 95-му кварталі Кривого Рогу враховувалися потреби цільової аудиторії, промислово-культурний контекст міста та міжнародні стандарти (ISO 14785:2014). ТІЦ планується розмістити в орендованому приміщенні площею 150–200 м² поблизу кільцевої розв'язки для максимальної доступності.

Послуги ТІЦ орієнтовані на підтримку туристів, просування локального туризму та використання промислового потенціалу: надання інформації про об’єкти (кар'єри, музеї), події та транспорт (офлайн/онлайн) через сайт, мобільний додаток з аудіогідами; розробка та продаж турів/екскурсій: акцент на індустріальних, природних та історичних маршрутах; реалізація сувенірів, що відображають промислову ідентичність Кривого Рогу, підтримуючи місцевих виробників; проведення заходів (лекції про гірничу справу, майстер-класи) для залучення молоді та місцевих жителів; допомога у бронюванні закладів розміщення; розробка віртуальних турів та доступ до AR/VR-контенту.

Структура центру розділена на кілька ключових зон, що забезпечують інформаційні, комерційні та культурно-освітні функції (див. табл. 1):

Таблиця 1

Функціональні зони ТІЦ м. Кривого Рогу

Зона	Функція та Основні Сервіси
1. Прийом та інформація	Консультації (багатомовні співробітники), роздача карт, буклетів, QR-кодів.
2. Мультимедіа та презентацій	Демонстрація відео про промислові об'єкти (кар'єри, шахти), природні пам'ятки. Оснащена VR-окулярами для віртуальних турів.
3. Продажу та Сувенірів	Реалізація тематичних сувенірів (мініатюри гірничої техніки, крафтові вироби), продаж квитків.
4. Відпочинку та нетворкінгу	Комфортний простір для відпочинку, Wi-Fi, кавова зона, сприяння неформальному спілкуванню та партнерству з туроператорами.
5. Адміністративна	Кабінет для персоналу, координація роботи, обробка запитів, співпраця з партнерами (готелі, музеї).

Впровадження ТІЦ підвищить туристичну привабливість Кривого Рогу, який має значний потенціал для розвитку індустріального, історико-культурного, екологічного та ділового туризму. Центр забезпечить оперативне інформування туристів та сприятиме формуванню позитивного іміджу міста на всіх рівнях. ТІЦ має посприяти зростанню турпотоку, що в свою чергу стимулюватиме зростання доходів малого/середнього бізнесу, створення нових робочих місць та підвищення зайнятості у сфері послуг. ТІЦ активізує партнерські зв'язки та створить єдину інформаційну базу туристичних ресурсів.

Список використаних джерел:

1. *Звіт з виконання у 2024 році Програми розвитку промислового туризму в місті Кривому Розі на 2016–2027 роки. URL: https://kr.gov.ua/documents/rishennya-krivorizkoyi-miskoyi-radi/lix-sesiya-plenarne-zasidannya-vid-29-01-2025/687589-pro-zatverdzhennya-zvi.*
2. *Patsiuk V.S., Ostapchuk I.O. and Kazakov V.L.·Mining tourism as a guarantee of sustainable development of industrial regions (on the example of Kryvyi Rih region. 2023 IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 1254. 012131. DOI 10.1088/1755-1315/1254/1/012131 // https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/1254/1/012131/pdf*

УДК 911.3

РЕГЕНЕРАЦІЯ ВІДВАЛІВ У КОНТЕКСТІ СТАЛОГО МІСЬКОГО РОЗВИТКУ: ДОСВІД КРИВОРІЖЖЯ

Вікторія Пацюк, Ксенія Токаюк
viktoriia.patsiuk@gmail.com, ksenia.tokayuk@gmail.com
Криворізький державний педагогічний університет, м. Кривий Ріг, Україна

Сучасні промислові міста дедалі частіше стикаються з необхідністю переосмислення власного індустріального ландшафту. Відвали – як характерний елемент гірничої спадщини – тривалий час сприймалися виключно як техногенні ландшафтні порушення. Проте сьогодні в умовах переходу до сталого міського розвитку вони набувають нового значення: стають потенційними просторами для туристичної, рекреаційної та освітньої діяльності. Комплексний підхід, який поєднує геопланування, міську політику та стратегічне бачення розвитку міста сприяє оптимізації подальшого використання відвалів.

Для ефективного використання відвалів, зокрема, в туристичній сфері, важливо забезпечити: інтеграцію таких територій у загальну просторову структуру міста; визначення функціонального зонування, що враховує екологічні ризики, рекреаційний потенціал і транспортну доступність; ландшафтне проєктування, яке перетворює техногенні форми рельєфу на естетично привабливі об’єкти.

Успішні приклади подібного планування наявні в Європі: у Рурському регіоні (Німеччина), де колишні відвали інтегровані до природно-рекреаційних парків і культурних маршрутів, Silesian Park у Польщі, Kiviõli Adventure Center в Естонії тощо. Для українських промислових центрів, зокрема Кривого Рогу, це є важливим орієнтиром.

Криворізький регіон займає особливу ландшафтну позицію в Україні. Кривбас уявляється як природничо-господарський район, в межах якого склалося специфічне переплетіння природи, техніки та людини. Починаючи з 1881 року антропогенні перетворення переважно степових ландшафтів відбуваються постійно. У підсумку на порівняно невеликій території Криворіжжя (4,1 тис. км²) сформувалися найрізноманітніші групи антропогенних ландшафтів [1]. Регіон є сучасним ландшафтним унікумом – тут просторово поєднані майже всі відомі угруповання антропогенних ландшафтів України [**Error! Reference source not found.**]. Їх техногенний характер формують кар’єри (11), відвали (89), провальні зони (26), шламосховища (15), спелестологічні об’єкти (35) [4]. Відвальні комплекси міста часто називають Криворізькими горами.

Не всі 89 відвалів є перспективними з позиції містопланування та подальшого розвитку туристичної діяльності. Найвищий потенціал мають сім з них, за кожним з яких можна надати певні рекомендації щодо подальшої регенерації:

© Пацюк В.,Токаюк К., 2025

1. Бурщицький відвал є одним із якірних об’єктів у програмах екскурсійних турів до Кривого Рогу. Має потенціал щодо створення індустріально-ландшафтного парку, який може включати кемпінг-зону, фуд-зону, зону для заняття активними видами спорту тощо. В той же час, в 2022 та 2023 роках, коли армія окупантів була доволі близько від міста, використовувася зі стратегічною метою.

2. Петровський відвал є другою базовою локацією серед відвальних комплексів в програмах екскурсійних турів. З 2013 по 2018 роки тут відбувались масові святкування Нового року мешканцями та гостями міста. Територією відвалу проходить маршрут трейлу «Red Stone Trail», який входить до п’ятірки кращих в Україні. На відвалі цілком логічним є створення оглядового майданчика та облаштування зручного виходу на нього.

3. Комплекс відвалів поблизу кар’єрів «Візирка» є складовою природно-заповідного фонду – ландшафтного заказника «Візирка». Об’єкт є основою екскурсійних програм, а також є складовою турів до південної частини Кривого Рогу. Територією відвалів проходить маршрут трейлу «Black Stone Trail». На відвалі рекомендується продовження робіт щодо інфраструктурного оснащення ландшафтного заказника та включення до нього нових територій.

4. Відвал Кресівського гранітного кар’єру є складовою території, що активно використовується для стихійної рекреації населення. На території як затопленого кар’єру, так і відвалу рекомендується створення зони відпочинку, яка включатиме обладнану пляжну зону поблизу затопленого кар’єру, доріжки для теренкуру та маунтибайкінгу на бортах відвалу тощо.

5. Відвал Східний вал з висотою 82 м є найвищим у Кривому Розі. На схилах відвалу проходив всеукраїнський велозагін «Залізна сотня», а також трейловий забіг «Red Stone Trail». Рекомендується з борту відвалу створення оглядового майданчика над Глеюватським залізорудним кар’єром ПрАТ «Центральний ГЗК», а також оптимізація інфраструктурних умов для організації різноманітних спортивних івентів.

6. Відвал Соснова гора є основою екскурсійних програм в північній частині міста. В 1970-х роках здійснювалась рекультивація відвалу, рекомендовано й надалі продовжити цей процес з урахуванням креативних дизайнерських рішень.

7. Відвал шахти «Тернівська» теж є основою екскурсійних програм в північній частині міста, де також в 1970-х роках здійснювалась рекультивація. Рекомендується створення ландшафтно-індустріального парку в північній частині міста [3].

У місті Кривий Ріг з 2013 року прийнято «Програму розвитку промислового туризму», яку зі змінами пролонговано до 2026 року. Однак суттєвим її недоліком є те, що як в першій редакції, так і в подальших версіях, акцент робився виключно на перспективах туристичного освоєння наявних діючих промислових підприємств та об’єктів індустріальної спадщини. Зовсім не висвітлювались можливості регенерації та ревіталізації індустріального середовища задля надання йому туристичної привабливості [2].

Інтеграція відвалів у міський туристичний простір формує новий тип урбаністичного досвіду – поєднання промислового минулого з креативним майбутнім. Такі об'єкти можуть слугувати: оглядовими майданчиками з панорамами міста; локаціями для еко- та індустріального туризму; просторами для фестивалів, арт-проєктів і спортивних подій. Завдяки цьому міста, що колись асоціювалися лише з виробництвом, отримують нову ідентичність і розширюють свої можливості для економічної диверсифікації та розвитку туристичного бренду.

Розвиток туристичних проєктів на базі відвалів потребує підтримки міської політики, спрямованої на: створення правових та інвестиційних умов для адаптивного повторного використання промислових територій; залучення громади та бізнесу до проєктів індустріального туризму; розробку стратегій екологічного відновлення та культурної ревіталізації техногенних зон.

Сучасне геопланування й міська політика мають розглядати відвали не як «проблему», а як ресурс сталого розвитку. Туристичне переосмислення цих об'єктів відкриває шлях до формування нових моделей міського простору, де індустріальна спадщина стає елементом культурної ідентичності, а місто – живим організмом, здатним адаптуватися й розвиватися.

Трансформація відвалів може стати **моделлю постіндустріального оновлення міського ландшафту**, підвищуючи екологічну безпеку, культурну привабливість і туристичну конкурентоспроможність Кривого Рогу. Туристичне використання відвалів – це не лише приклад екологічного та економічного оновлення, а й індикатор зрілості міського управління в умовах постіндустріальної трансформації. Міська політика у цьому контексті стає не лише регулятором, а й каталізатором інновацій, здатним поєднати охорону спадщини, екологічну безпеку й економічну доцільність.

Список використаних джерел:

1. *Казаков В.Л. Антропогенні ландшафти Кривбасу // Різноманіття ландшафтних комплексів України та шляхи їх раціонального використання і збереження: методологічні і прикладні аспекти. Зб. наук. праць наук. конф. – Київ, 2000. – С. 41-46.*
2. *Пацюк В.С. Індустріальний туризм: розкриття сутності та структури (Industrial tourism: disclosure of the essence and structure). Нішеві види туризму. Колективна монографія. 2024. ЗУІ ім. Ференца Ракоці ІІ. Берегове. С. 103-133. https://doi.org/10.58423/978-617-8143299/103-133*
3. *Пацюк В.С. Перспективи регенерації відвальних комплексів Криворіжжя. Економічна та соціальна географія. Вип. 88. 2022. С. 48-58. https://doi.org/10.17721/2413-7154/2022.88.48-58.*
4. *Пацюк В.С., Казаков В.Л. Чи може індустріальний туризм змінити обличчя Кривого Рогу? / Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія / за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. – Київ: Вид-во "Фенікс", 2017, 378-393 с.*

УДК 911.3

ПОЛІЦЕНТРИЧНІСТЬ МЕТРОПОЛІСНИХ РЕГІОНІВ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТАЛОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ

[1]Григорій Підгрушний, [2]Наталія Провотар
pidgrush@gmail.com, prvotarnat@ukr.net
[1]Інститут географії НАН України, м. Київ, Україна
[2]Київський національний університет імені Тараса Шевченка, м. Київ, Україна

Європейська політика просторового розвитку передбачає зміцнення поліцентричної та збалансованої системи метрополісних регіонів і міських мереж шляхом їх тісного співробітництва [6]. Враховуючи європейський вектор розвитку України, удосконалення її функціонально-просторової організації має спиратися на досвід країн ЄС і бути спрямованим на реалізацію завдань щодо посилення поліцентризму регіонального розвитку, вирішення яких неможливе без ефективного функціонування метрополісних регіонів та міських мереж. Метрополісні регіони формують ядро соціально-економічного розвитку країни, однак досить часто вони характеризуються надмірним зосередженням функцій у місті-ядрі, гіперконцентрацією різних видів економічної діяльності, транспортним перевантаженням, надмірним екологічним навантаженням та соціально-просторовою поляризацією. Перехід до поліцентричних моделей розвитку розглядається як інструмент збалансування просторового розвитку, коли замість надмірної концентрації функцій у одному центрі, поліцентричність передбачає мережу взаємодіючих субцентрів з інтенсивними горизонтальними зв'язками, як засіб підвищення регіональної конкурентоспроможності та стійкості [1].

Поліцентричний розвиток стимулює розвиток периферій, зменшує маятникові міграції, підвищує якість життя населення в цілому. Отже, переваги поліцентричного розвитку метрополісних регіонів включають: диверсифікацію економічного розвитку, формування регіональних та локальних кластерів, підвищення інвестиційної привабливості; скорочення соціально-просторової нерівності, підвищення доступності освітніх, медичних, культурних послуг; оптимізацію мобільності та створення міст «15-хвилинної доступності»; зниження ступеня негативного впливу різних складових екологічного забруднення.

В Україні відбуваються процеси, що змінюють характер взаємодії великих міст (метрополісів) та сфери їх впливу (метрополітенських регіонів) [3]. Монофункціональна субурбія трансформується у відносно незалежну від метрополіса пост-субурбію із власними диверсифікованим житловим сектором, робочими місцями, закладами відпочинку та розваг [3]. Внаслідок селективної поліфункціональності субурбія стає неоднорідною, поліцентричною, з різним ступенем інтенсивності поліфункціонального розвитку [5]. Поширення до субурбії послуг вищих рангів, типових для метрополісів, може призвести до

© Підгрушний Г., Провотар Н., 2025

формування функціонально самодостатніх ареалів та поселень [2].

Чотири виміри поліцентричності регіону [4] включають такі: перший вимір стосується фізичної форми, коли домінуюче радіальний зв'язок навколишньої території з головним центром поступово змінюється на більш складний, виникають прямі зв'язки між новими центрами; другий вимір стосується управління, коли залишається підпорядкованість або включеність інших центрів до складу єдиної територіальної одиниці з центром у головному місті чи центри формують власні територіальні одиниці; третій вимір поліцентричності стосується функціональних взаємозв'язків, коли з посиленням поліцентричності, а отже збільшенням самодостатності центрів, зростає уподібнення набору функцій в кожному з них; четвертий вимір пов'язаний з ідентичністю, адже посилення нових центрів розмиває усталену ідентичність метрополісного регіону, що базується на ідентичності головного міста. У подальшому така розмита ідентичність регіону може ставати більш цілісною, формуючи новий образ поліцентричного регіону, а може залишатися невираженою, коли кожний центр характеризується власними асоціаціями [4].

Дослідження Київського метрополісного регіону [6, 7] виявило ряд проблем, пов'язаних з достатньо стрімким та хаотичним його просторовим і соціально-економічним розвитком з початку 2000 рр. через відсутність правових та інституційних чинників (і досі окремо розробляються Стратегії розвитку, Схеми планування території та Генеральні плани Києва, його субурбії та окремих поселень, які входять до її складу). Дослідження підтверджують, що рівень функціональної інтеграції та координації в Київському метрополісному регіоні залишаються низькими через інституційні бар'єри, відсутність єдиного органу управління з визначеними повноваженнями, неврегульовані механізми регулювання соціально-просторової нерівності. Все це поглиблює соціально-економічні, транспортні проблеми, розриви у доступності різноманітних соціальних послуг та обсягах інвестицій між містом-ядром і периферією, що не стимулює розвиток субцентрів.

Отже, поліцентричний розвиток метрополісних регіонів є інструментом для досягнення більш збалансованого, стійкого та інклюзивного просторового розвитку. Його ефективність визначається не тільки функціонально-просторовою структурою, а й інституційною спроможністю та фінансовими можливостями і механізмами підтримки субцентрів.

Список використаних джерел:

1. *Brezzi M., Veneri P. (2014). Assessing polycentric urban systems in the OECD: country, regional and metropolitan perspectives. Assessing polycentric urban systems in the OECD: country, regional and metropolitan perspectives. 21 p. https://dx.doi.org/10.1787/5jz5mpdkmvnr-en*
2. *Duvernoy, I., Zambon, I., Sateriano, A., Salvati, L. (2018). Pictures from the Other Side of the Fringe: Urban Growth and Peri-urban Agriculture in a Post-industrial City (Toulouse, France). Journal of Rural Studies, 57, 25–35. https://doi.org/10.1016/j.jrurstud. 2017.10.007*
3. *Hatz, G. (2009). Features and dynamics of socio-spatial differentiation in Vienna and the Vienna Metropolitan Region. Journal of Economic & Social Geography, 100, 485–501. https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2009.00554.x*
4. *Kloosterman, R.C., Musterd, S. (2001). The polycentric urban region: towards a research agenda. Urban Studies, 38(4), 623-633. https://doi.org/10.1080/00420980120035259*

5. *Muñiz, I., Galindo, A., Garcia-Lpez, M. (2003). Cubic spline population density functions and satellite city delimitation: The case of Barcelona. Urban Studies, 40 (7), 1303–1321. https://doi.org/10.1080/0042098032000084613*
6. *Підгрушний Г.П., Провотар Н.І., Дудін В.С. Просторові особливості розвитку Київського метрополісного регіону: виміри поліцентричності. Український географічний журнал. 2023. № 1. С. 23-34. https://doi.org/10.15407/ugz2023.01.023*
7. *Формування метрополісних регіонів України: досвід Києва: Монографія / за ред. Г. Підгрушного та Н. Провотар. Київ, 2023. 209 с.*

УДК 711.4

ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТА ПІСЛЯ БОЙОВИХ ДІЙ

Владислав Рябоконь
vladraybokon313@gmail.com
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

Основною метою роботи є: виявлення основних викликів та пріоритетів у процесі відновлення транспортної інфраструктури міста після повномасштабної війни, оцінка наявних стратегій.

Результати дослідження. Повномасштабна збройна агресія призвела до безпрецедентного руйнування об’єктів транспортної інфраструктури. Залізничні вузли, автомобільні дороги, мости, аеропорти, морські порти та логістичні хаби стали мішенню для атак, що завдало значної шкоди як економіці України так і глобальним логістичним ланцюгам. У зв’язку з цим особливо актуальним є не лише питання фізичного відновлення інфраструктури, а й побудова більш стійкої, ефективної та безпечної транспортної системи у післявоєнний період.

Першочерговим викликом є масштабність руйнувань на 2024 рік оцінки збитків транспортній галузі перевищили $36 млрд. Найбільше постраждали східні та південні регіони країни. Значні руйнування зазнали як автошляхи державного значення, так і інша інфраструктура [1]. Це не лише створює логістичні розриви, а й уповільнює регіональний розвиток, що може призвести до ще глибшого соціально-економічного поділу між регіонами. Війна створила ситуацію в якій є можливість для повного переосмислення структури транспортної мережі. Замість відновлення застарілих схем, важливо створити інфраструктуру, що підтримуватиме як цивільні, так і оборонні потреби в умовах ризику повторних загроз.

Одним із напрямів відновлення є інтеграція принципів «Build Back Better» – відновлення не лише у попередньому вигляді, а з урахуванням сучасних технологій, екологічних стандартів та потреб оборони [2]. Це включає

© Рябоконь В., 2025

цифровізацію управління дорожнім рухом, розвиток мультимодальних транспортних вузлів та будівництво нових логістичних коридорів.

Також особливу роль відіграє євроінтеграційний вектор, зокрема участь України у Транс'європейській транспортній мережі (TEN-T). У рамках цього процесу відбувається адаптація українських стандартів до європейських норм, що відкриває можливості для подальшої економічної інтеграції. Важливо, щоб адаптація стандартів супроводжувалася також трансформацією міських просторів навколо вузлових станцій, портів та аеропортів для створення конкурентоспроможних, зручних для життя агломерацій, які залучатимуть інвестиції й людський капітал.

Відновлення транспортної інфраструктури є не лише технічним завданням, але й важливим елементом національної безпеки, економічної стійкості. У сучасних умовах інфраструктура виступає не просто засобом пересування, а критичним ресурсом для забезпечення обороноздатності країни, швидкого реагування на надзвичайні ситуації та стабільного функціонування. Саме тому відновлення повинно здійснюватися не ізольовано, а як частина ширшої стратегії трансформації України.Для досягнення довготривалого ефекту вкрай важливо поєднати стратегічне просторове планування, прозоре управління фінансами, зокрема міжнародною допомогою, а також тісну взаємодію з міжнародними партнерами.

Крім того, вкрай актуальним є розвиток кадрового потенціалу: нова інфраструктура потребує не лише сучасних технологій, але й фахівців які мислять системно. У цьому контексті доцільним є створення спеціалізованих освітніх програм при університетах та обмін досвідом із країнами ЄС.

Таким чином, Україна має унікальний історичний шанс не просто відбудувати зруйноване, а закласти фундамент нової, конкурентоспроможної транспортної системи, яка відповідатиме європейським стандартам, буде адаптивною до викликів майбутнього та інтегрованою у глобальні логістичні ланцюги. Це завдання вимагає довгострокового бачення, політичної волі та ефективної координації між усіма рівнями влади.

Список використаних джерел:

1. *Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf*
2. *Світовий банк: Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment (2023).*
3. *Європейська комісія. Документи щодо розширення TEN-T на схід.*

УДК 911.3

СМАРТ-УРБАНІСТИКА: ЦИФРОВІ РІШЕННЯ ДЛЯ РОЗВИТКУ МІСТ (на прикладі міста Харків)

Анастасія Савченко, Сергій Костріков
savchenko2021.9685695@student.karazin.ua, sergiy.kostrikov@karazin.ua
Науковий керівник – д. геогр. н., проф. С.В. Костріков
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Протягом останнього десятиліття розумний урбанізм дедалі більше стає предметом інтересу серед науковців, містобудівників та політиків у всьому світі. Загалом концепція «розумних міст» набула популярності завдяки своєму чарівному бачення використання передових технологій та цифрової інфраструктури для сталого перетворення управління містами та забезпечення економічної конкурентоспроможності [1].

Кілька років по тому концепцію розумного міста було проаналізовано, припускаючи центральну роль міст у контролі та інтеграції умов усієї інфраструктури, включаючи транспортні мережі, комунікації, водні ресурси, енергію та структурні багатства. Основною метою було зміцнення ресурсів, забезпечення більш комплексної системи для їх обслуговування та ремонту, моніторинг забезпечення безпеки та покращення послуг для громадян. Розумне місто також визначається як добре функціонуючий та інтегрований міський ландшафт, що дивиться в майбутнє в економіці, людях, управлінні, мобільності та засобах до існування, побудований на розумному поєднанні навичок та діяльності незалежного від громади та самодостатнього середовища [2].

Концепція розумного міста полягає в оптимізації інфраструктури для ідеального забезпечення якості життя громадян: транспорт, водо- та енергопостачання, управління відходами, IT-підключення, ефективна міська мобільність, електронне управління та участь громадян. Тому фактори, що визначають розумне місто, були визначені як жорсткі та м'які сфери, включаючи вісім областей піддоменів, таких як мобільність, будівництво, охорона здоров'я, розваги, освіта, громадська безпека, довкілля та економіка; шість ключових сфер, включаючи управління, економіку, довкілля, мобільність, проживання та людей; чотири стовпи ключових компонентів, включаючи енергетику, довкілля, промисловість, проживання та послуги. Інтегрована модель показана на рисунку 1 нижче [3].

На розглянутому нижче рисунку показано також три основні сфери розумного міста: послуги, інфраструктуру та землю з відповідними суб-доменами. Сфера послуг охоплює охорону здоров'я, розваги, освіту, безпеку та якість життя в міському просторі, управління культурною спадщиною та управління людським капіталом. Сфера інфраструктури включає транспортні та мобільні функції, такі як міська логістика, інформаційна мобільність та мобільність людей, що стосується використання *інформаційно-комунікаційних*

© Савченко А. Костріков С., 2025

технологій (ІКТ) для інтелектуальних транспортних продуктів та управління ними. Земельна сфера включає міську інфраструктуру, яка стосується інтерактивного управління будівельними послугами та якістю житла за допомогою ІКТ. Соціальні питання, що стосуються цифрового розриву, соціальних відносин та зв'язку з ІКТ, розглядаються разом з іншими викликами з точки зору електронного управління.

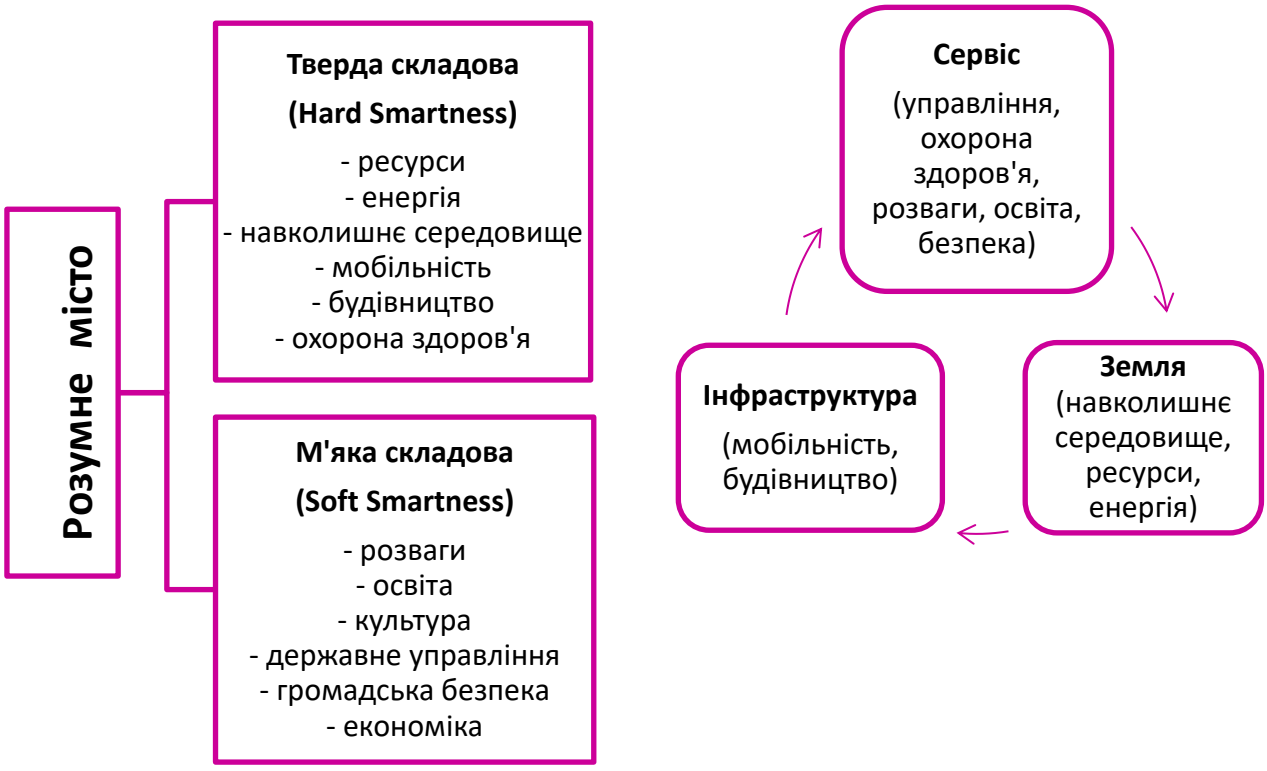


Рис. 1. Компоненти розумного міста
(авторський переклад на українську оригіналу за посиланням [3])

Автори цієї статті мають певний власний досвід теоретичних розробок та практичної апробації концепції «Розумне Місто» як в аспекті застосування у вказаних цілях методології міського дистанційного зондування [4], так і в аспекті наповнення змісту відповідної концепції повноформатними цифровими проектами [5].

В даному тексті ми стисло подаємо можливий підхід до визначення смарт-урбаністики міста Харків. У межах партнерства з міжнародною компанією Deloitte за ініціативи голови Харківської міської ради триває розробка п’ятирічної стратегії Smart City для міста. До реалізації проєкту долучилися структурні підрозділи Харківської міської ради, її комунальні установи та організації, зокрема комунальна установа «Офіс реформ Харкова», а також Kharkiv IT Cluster. Експерти продовжують проводити детальний аналіз потреб міста, формують бачення розвитку ключових сфер та розробляють чітку дорожню карту змін. Тим часом вже активно розробляються інвестиційні проєкти у сфері Smart City – від smart-зупинок і систем відеоаналітики до підключених датчиків в будинках, енергозбереження, безпечних укриттів і smart-зон відпочинку з Wi-Fi [6].

За даними міськради, у межах «Smart City Expo World Congress 2025» у Барселоні відбулася зустріч представників Харкова з міжнародною компанією Deloitte, яка розробляє для міста п'ятирічну стратегію «розумного міста». Розробка передбачає створення цифрових двійників міської інфраструктури («Digital Twins»), підвищення енергетичної незалежності, безпеки та ефективності управління містом. У «Deloitte» зазначають, що Харків став першим українським містом, для якого формується повна стратегія «розумного міста» з урахуванням воєнних умов та подальшого відновлення. Також розглядається можливість участі Харкова у міжнародних програмах Європейської комісії, спрямованих на цифрову реконструкцію міст та впровадження штучного інтелекту для управління критичною інфраструктурою [7]. Як зазначає мер міста Ігор Терехов, після війни майбутнє Харкова – саме за цифровими технологіями. Серед проєктів, що вже реалізуються слід зазначити наступні: «енергетичний острів», муніципальні цифрові послуги і Ситуаційний центр, який координує роботу всіх екстрених служб [8].

Отже, впровадження концепції Smart City у Харкові є саме тим напрямком, який має вивести повоєнну відбудову нашого міста на новий рівень, адже таким чином місто стане набагато кращим, сучасним, безпечним, енергоефективним та високотехнологічним.

Список використаних джерел:

1. *Vinci Y.J. Cheung. Contextualizing smart urbanism: Emergent geography of smartness and happiness in a digitalizing world / Vinci Y.J. Cheung, George C.S. Lin // Applied Geography. – 2025. – Vol. 181. https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2025.103695*
2. *Ioannis Vardopoulos. Smart 'Tourist Cities' Revisited: Culture-Led Urban Sustainability and the Global Real Estate Market / Ioannis Vardopoulos, Maria Papoui-Evangelou, Bogdana Nosova and Luca Salvati // Sustainability. – 2023. – Vol. 15. https://doi.org/10.3390/su15054313*
3. *Pam Lee. Smart Tourism City: Developments and Transformations / Pam Lee, William Cannon Hunter and Namho Chung // Sustainability. – 2020. – Vol. 12. https://doi.org/10.3390/su12103958*
4. *Kostrikov S. Urban Remote Sensing with LiDAR for the Smart City concept implementation // Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University, series "Geology. Geography. Ecology". – 2019. – Vol. 50. P. 101-124. DOI: https:/doi.org/10.26565/2410-7360-2019*
5. *Kostrikov S., Kravchenko K., Serohin D., Bilianska S., Savchenko A. (2023). The performance of the digital city projects in urban studies of the megalopolises (the case studies of Kharkiv and Dnipro cities). Visnyk of V.N. Karazin Kharkiv National University, series "Geology. Geography. Ecology", (59), 140-165. DOI: https://doi.org/10.26565/2410-7360-2023-59-11*
6. *Департамент цифрової трансформації Харківської міської ради. Харків – формує стратегію Smart City. URL: https://digital.kharkivrada.gov.ua/2025/07/21/harkiv-formuye-strategiyu-smart-city/*
7. *Думка. Харків розробляє стратегію "розумного міста": що відомо. URL: https://dumka.media/ukr/suspilstvo/1762429625-harkiv-rozroblyae-p-yatirichnu-strategiyu-rozumnogo-mista*
8. *Ігор Терехов представив стратегічні ініціативи Харкова на «Smart City Expo World Congress 2025». URL: https://www.city.kharkiv.ua/uk/news/-58357.html*

УДК 911.3

ДОПОМІЖНІ МІСЬКІ ПРОСТОРИ ЯК ЧИННИК РЕАЛІЗАЦІЇ КОНЦЕПЦІЇ «15-ХВИЛИННОГО МІСТА»

Анастасія Сіліна
Науковий керівник – д. філос. н. (науки про Землю), доц. О.С. Суптело
silina2021.9714046@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Сучасні міста стикаються з новими викликами, пов’язаними з необхідністю підвищення якості середовища проживання, забезпечення сталого розвитку та збереження соціальної згуртованості населення. У цьому контексті важливого значення набувають допоміжні міські простори – невеликі території, що поєднують щоденну мобільність, екологічний комфорт і соціальну взаємодію. До них належать наземні та підземні переходи, зупинки громадського транспорту, двори, малі зелені зони, локальні культурні місця, які формують мікрорівень міського життя.

Розвиток таких просторів тісно пов’язаний із сучасними урбаністичними концепціями. Наприклад, серед таких підходів ідея «15-хвилинного міста» базується на принципі просторової близькості у межах пішої або велосипедної доступності до всіх базових потреб людини: житла, освіти, медицини, культури, дозвілля, зелених зон [1]. Відповідно до досліджень Всесвітньої організації охорони здоров’я, не менш важливим є екологічний аспект, адже доступність зелених просторів суттєво впливає на фізичне та психічне здоров’я мешканців, знижує рівень стресу й покращує загальне самопочуття [3].

Концепція «15-хвилинного міста» була запропонована Карлосом Морено [1]. Вона описує важливість просторової близькості щоденних потреб людини. Важливою є саме якість повсякденних зв’язків і можливість організувати життя так, щоб більшість справ виконувались поруч, без зайвих часових і екологічних витрат. При такому підході усі допоміжні міські простори, такі як зупинки, переходи, невеликі площі, дворики, зелені зони та локальні культурні місця зв’язують житлові квартали з важливими місцями взаємодії [1].

Важлива не тільки просторова близькість таких місць, але й якість маршрутів між ними. Вони мають бути інтуїтивно зрозумілі з безпечними переходами, достатнім освітленням, наявністю тіні у спеку, лавок і коротких обхідних стежок. Допоміжні простори формують такі острови безпеки, де людині комфортно й безпечно пересуватися між домом та місцями повсякденної взаємодії. У поєднанні з зеленими зонами вони знижують теплове навантаження і шум у місті, підтримують короткі зустрічі мешканців та локальні культурні практики [3].

Саме через планування допоміжних просторів міста можуть реалізувати принципи 15-хвилинної доступності та підсилити екологічний комфорт. Потрібно приділяти увагу до простим і доступним рішенням, наприклад,

© Сіліна А., 2025

покращенню освітлення, створенню тіні, озеленення, облаштуванню безпечних переходів і невеликих культурних зон та зон відпочинку. Такі поступові втручання мають бути системними та формувати мережу комфортних місць і підвищувати загальну якість міського середовища.

Екологічність відіграє дуже важливу роль у функціонуванні допоміжних міських просторів. Навіть невеликі зелені ділянки, дерева біля зупинок, смуги газону вздовж тротуарів, внутрішньодворові насадження чи сквери біля громадських закладів виконують важливу функцію кліматичних буферних зон. Вони знижують рівень шуму, затримують пил і забруднення, пом'якшують перепади температури, створюють більш комфортне середовище для коротких зупинок і пересування.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я регулярний доступ до зелених просторів покращує фізичне здоров'я мешканців та сприяє зменшенню стресу, тривожності та відчуття ізольованості у великих містах [3]. Навіть малі зелені зони мають значний психологічний ефект та формують позитивне сприйняття міського середовища [3].

Послідовності насаджень дерев, клумб, лавок і тіні вздовж маршрутів допоміжних міських просторів підсилює пішу мобільність, заохочує соціальну взаємодію та підвищує загальну якість середовища. Екологічний вимір допоміжних просторів є естетичним та функціональним компонентом міської стійкості, що сприяє здоров'ю, безпеці та комфорту мешканців [3].

Соціокультурний аспект допоміжних міських просторів є не менш важливим, ніж транспортний чи екологічний. Такі простори забезпечують повсякденну взаємодію мешканців, стають місцями коротких зустрічей, неформального спілкування, дозвілля та локальних ініціатив. Вони підтримують соціальні зв'язки, формують відчуття приналежності до місця та підвищують рівень довіри у спільноті. Коли міське середовище містить зручні, доступні та безпечні точки контакту, воно зміцнює соціальну сталість міста.

Згідно з підходами представленими у Economic Resilience Building Plan for the City of Kharkiv, саме локальні простори повсякденного користування є основою здатності міста адаптуватися до криз, зберігати функції та підтримувати базову якість життя. У періоди воєнних дій або надзвичайних ситуацій допоміжні простори можуть виконувати роль вузлів стійкості, пунктів взаємодопомоги, укриттів, волонтерських центрів, місць обміну інформацією [2].

Соціокультурна сталість допоміжних міських просторів формує інфраструктуру стійкого розвитку. Вона забезпечує не лише функціонування міста у звичайних умовах, а й його здатність відновлюватися після криз, спираючись на активність і згуртованість місцевих спільнот.

Допоміжні міські простори становлять важливу, але часто недооцінену складову міського середовища. Вони забезпечують з'єднання між основними функціональними зонами міста, створюють умови для комфортного пересування, короткого відпочинку, спілкування та контакту з природою. Саме через ці невеликі ділянки формується щоденна якість міського життя, яка визначає рівень задоволення мешканців, відчуття безпеки й належності до місця. Їхнє планування має стати пріоритетом міської політики, орієнтованої на

людину, адже саме через мережу невеликих, але якісно облаштованих місць місто здобуває комфорт, екологічну збалансованість і соціальну згуртованість.

Список використаних джерел:

1. *Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. Introducing the "15-Minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. Smart Cities, 2021, Vol. 4, No. 1, pp. 93-111.*
2. *United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Economic Resilience Building Plan for the City of Kharkiv. Geneva: United Nations, 2023 – 21 p.*
3. *Urban green spaces and health: a review of evidence / eds. A.I. Egorov, P. Mudu, M. Braubach, M. Martuzzi. – Copenhagen: WHO Regional Office for Europe, 2016. – 40 p.*

УДК 911.375:159.937.52:355.01(477)

ПЕРЕОСМИСЛЕННЯ УРБАНІСТИЧНОЇ ПЕРЦЕПЦІЇ ПІД ЧАС ВІЙНИ: ВИКЛИКИ ДЛЯ СУСПІЛЬНОЇ ГЕОГРАФІЇ

Ольга Суптело
olha.suptelo@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Переосмислення урбаністичної перцепції під час війни стало одним із найактуальніших завдань сучасної суспільної географії, адже війна не лише руйнує міста фізично, але й радикально трансформує сприйняття міст, способи їх осмислення, уявлення про безпеку, мобільність, пам'ять та індентичність. Українські міста з лютого 2022 року стали унікальною лабораторією для вивчення того, як екстремальні усови воєнного стану змінюють ментальні карти міст, ритми повсякденності та структуру взаємодії людини з міським простором. Цей феномен кидає виклик класичним моделям урбаністики та просторової науки, що базувалися на стабільності, передбачуваності та логіці ринкових процесів. Умови війни, у яких міський простір перебуває під постійним ризиком, вимагають нових підходів до опису й аналізу, а також інтеграції концепцій військового урбанізму, урбіциду, ритманалізу, психогеографії та досліджень просторової реакції та ідентичності населення.

Міське середовище під час війни функціонує у стані системної невизначеності, де кожна форма від вулиці до підземного переходу може змінювати свою функцію миттєво. Саме це підґрунтя визначає кардинальне переосмислення урбаністичної перцепції. Однією з ключових концептуальних рамок для цього є теорія військового урбанізму Стівена Ґрема [5]. Вона демонструє, як інфраструктури цивільного життя стають структурними елементами військової логістики: транспортні вузли – пунктами контролю, комунікації – системами моніторингу, житлові райони – потенційними мішенями або укриттями. В українських містах ця логіка проявилася з перших днів повномасштабного вторгнення: укриття в метро стали не просто тимчасовими притулками, а новими центрами тяжіння, просторовими

© Суптело О., 2025

«вузлами» ментальних карт, які визначали безпечні маршрути переміщень.

У цьому контексті трансформується і структура міських рішень. Те, що раніше визначалося логікою комфорту, близькості, доступності сервісів, тепер підпорядковане логіці виживання. Класична перцептивна модель Кевіна Лінча [7], що включає п'ять основних елементів ментальної карти – шляхи, межі, райони, вузли та орієнтири, – у воєнних умовах отримує іншу семантику. Шляхи перетворюються на коридори безпеки, які прокладаються між укриттями; межі стають зонами потенційної небезпеки, що визначають місця перебування; райони розшаровуються на «ризикові» та «стабільні»; вузли – на критичні центри укриття й волонтерські пункти; орієнтири – на індикатори загроз, руйнувань або навпаки – стійкості.

Війна впливає не лише на фізичний простір, а й на часовий вимір міського життя, що особливо важливо для розуміння перцепції. Концепція ритманалізу Анрі Лефевра [6] демонструє, як війна руйнує звичну ритміку міського середовища. Комендантська година, повітряні тривоги, періодичні збої транспорту чи відключення електроенергії стають новими ритмами, які накладаються на традиційні цикли міського життя. Це формує «подвійний ритм»: офіційний (визначений розпорядком влади) та неофіційний (визначений наявністю реальної або очікуваної небезпеки). Простір, який у мирний час організовується через транспортні потоки, розклади роботи та соціальні обов'язки, у війні підпорядковується сигналам тривоги, можливості швидко знайти укриття та досвіду індивідуальної вразливості. Порушення ритмів веде до порушення відчуття часу, а відповідно – до порушення відчуття простору.

Не менш важливим є емоційний та психогеографічний вимір. Місто уособлює простір, що зчитується через емоції, інтуїцію та випадкові переміщення [3]. У воєнних умовах «дрейфування» набуває протилежної логіки: люди прагнуть мінімізувати випадковість переміщень, уникати відкритих просторів, передбачати загрози. Але саме це загострення емоційного контакту з простором – постійне «промірювання» території на рівні інтуїції – робить перцепцію міста набагато щільнішою [3]. Маршрути уникають перехресть, відкритих площ, вулиць без укриттів; пам'ять починає працювати не лише як орієнтир, а як система попереджень: «тут був обстріл», «тут видно обрій», «тут немає підвалу». Місто переживається не як нейтральна сцена, а як емоційний архів.

Ці зміни тісно пов'язані з явищем урбіциду, описаним Мартіном Ковардом [2]. У контексті України руйнування інфраструктури не є побічним ефектом війни, а виступають інструментом політичного тиску, спрямованого на руйнування самої тканини міського життя. У такій логіці зруйнований будинок стає не лише локальним осередком травми, але й елементом нової перцептивної структури: люди формують навколо нього емоційний ореол, маркують його як небезпечну, оплакану або, навпаки, символічно важливу точку. Урбіцидформує «порожнечі» в місті – фізичні й ментальні – які витісняють традиційні уявлення про райони, межі, маршрути.

Ганна Арендт [1], аналізуючи логіку тоталітарних практик описує «ефект бумеранга»: імперські методи насильства, відпрацьовані на колонізованих просторах, повертаються у «центр» у вигляді масового руйнування та

дегуманізації цивільного населення. Саме через цей механізм ми можемо зрозуміти, чому міста України стали об’єктом безпрецедентного масштабного руйнування: насильство спрямоване не тільки проти військових, а проти самої організації міського способу життя – обільності, комунікацій, сервісів, пам'яті. Простір стає полем політики, де кожна будівля – повідомлення.

Українські дослідження 2022-2024 років підкріплюють ці теоретичні висновки деталізованими аналізами. Зокрема, робота Царінник Ю. [9], що розглядає Львів і Харків, вводить важливе поняття «просторової реакції на війну». Адже реакції населення на війну мають різну інтенсивність та різну географічну структуру залежно від територіальної близькості до фронту. Харківська реакція є «імпульсною» – люди швидко адаптуються до змінних загроз, перебудовують маршрути, зменшують просторовий радіус повсякденності; львівська – «дифузною», сформованою через інформаційну тривожність та прихід внутрішньо переміщених осіб, які приносять у тил власний досвід травми та страху. Цей поділ допомагає побачити, що урбаністична перцепція є не лише результатом безпосереднього контакту з небезпекою, а й продуктом циркуляції досвіду, історій, медіадискурсу та колективної уяви.

Руйнування міст веде до масштабної соціальної дезінтеграції: вимушене переміщення, фрагментація мікроспільнот, розриви соціальних мереж та локальної ідентичності [8]. Саме ці соціальні зміни поглиблюють розрив між «фізичним містом» і «містом у свідомості»: місто на мапі й місто в голові можуть більше не збігатися. Для багатьох мешканців повернення до деокупованих територій означає не повернення в дім, а повернення в простір травми.

Війна створює паралельні урбанізми, де формальні та неформальні системи співіснують, накладаються одна на одну й породжують багаторівневу структуру міського досвіду [8]. У Києві, Харкові, Дніпрі чи Львові ми бачимо аналогічні процеси: офіційні укриття співіснують із саморобними, інституційні центри допомоги – з волонтерськими штабами, державні логістичні мережі – з приватними ініціативами. Це створює гібридну структуру міського простору, де межі між державним і громадським, між безпекою та ризиком, між формальним і неформальним дедалі більше розмиваються.

Усі ці зміни безпосередньо впливають на перцепцію міського простору: люди формують складні ментальні карти, в яких поєднуються фізичні параметри, колективна пам’ять, емоційні реакції та соціальні мережі. Більше того, у війні формується нова сакральна географія, де кожне місце несе символічний зміст. Зруйновані споруди стають «місцями травми», площі, де проходили масові акції або де виставлено знищену техніку ворога, – «місцями сили», а місця волонтерської допомоги – «місцями солідарності». Місто насичується символічними точками, які визначають не лише просторову орієнтацію, а й етичні та емоційні пріоритети людей.

Водночас війна ставить перед суспільною географією серйозні методологічні виклики. Класичні польові дослідження часто неможливі через загрози безпеці або ризик неправильного трактування діяльності дослідника. Це зумовлює активне використання дистанційних методів: супутникової зйомки,

аналізу цифрових слідів (мобільні дані, соціальні мережі), OSINT-протоколів. Але такі методи породжують інші дилеми – етичні: ризики ревіктиимізації, загрози розкриття чутливої інформації, складнощі забезпечення приватності. Війна робить географію наукою подвійного призначення, де дані можуть одночасно бути інструментом наукового аналізу та інструментом загрози, якщо потраплять до ворога.

Крім того, в умовах масового переміщення населення виникає питання репрезентативності: хто є «мешканцем» міста в момент дослідження? Ті, хто залишився? Ті, хто повернувся? ВПО? Повернення міста в демографічному сенсі відбувається нерівномірно, що ускладнює інтерпретацію будь-яких соціальних або поведінкових карт.

Переосмислення перцепції міського простору стає також ключем до повоєнного планування. Містобудування має враховувати нові ритми, нові звички, нові страхи, нові очікування. Укриття повинні бути інтегровані у структуру міста не як окремі елементи, а як невід'ємна частина повсякденності. Відбудова має зважати на символічний вимір: не всі руїни варто зносити; частину потрібно зберегти як маркери пам'яті. Повернення відчуття дому має стати таким же пріоритетом, як і відновлення інфраструктури.

Війна докорінно трансформує урбаністичну перцепцію, змінюючи ментальні карти, ритми, емоційні реакції та соціальні структури міста. Теорії військового урбанізму, урбіциду, ритманалізу та психогеографії дають інструменти опису цієї трансформації, але український досвід додає до них нові смисли: просторові реакції, гібридні урбанізми, сакральні географії травми та солідарності. Для суспільної географії це означає необхідність створення нових методологічних рамок, що поєднують дистанційні інструменти, етичні стандарти та міждисциплінарний аналіз. Розуміння змін у сприйнятті міста є не лише теоретичним завданням, а й практичною умовою повоєнного відновлення, що повинне враховувати нові ритми, нові страхи і нові форми міської стійкості. Українські міста формують нову парадигму урбаністичних досліджень, у якій війна стає не лише руйнівним фактором, а й каталізатором для переосмислення простору, пам'яті та міської ідентичності.

Список використаних джерел:

1. *Arendt, H. The Origins of Totalitarianism. New York: Harcourt, 1951. 520 p.*
2. *Coward, M. Urbicide: The Politics of Urban Destruction. London: Routledge, 2009. 208 p.*
3. *Debord, G. Theory of the Dérive // Les Lèvres Nues. 1958. № 9. P. 11–15.*
4. *Fregonese, S. War and the City: Urban Geopolitics in Lebanon. London: I.B. Tauris, 2019. 256 p.*
5. *Graham, S. Cities Under Siege: The New Military Urbanism. London: Verso, 2011. 402 p.*
6. *Lefebvre, H. Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life. London: Continuum, 2004. 120 p.*
7. *Lynch, K. The Image of the City. Cambridge, MA: MIT Press, 1960. 194 p.*
8. *Mezentsev, K., Provotar, N. War and the city: Lessons from urbicide in Ukraine // European Spatial Research and Policy. 2023. Vol. 30(1). P. 7–25.*
9. *Tsarynnyk, Y. Spatial Reactions to War: Urban Insights from Rear and Front. Vienna: TU Wien, 2024. (Master's Thesis). URL: https://repositum.tuwien.at/*

УДК 911.375.4:712.25

ТРАНСФОРМАЦІЯ РЕКРЕАЦІЙНОГО ЛАНДШАФТУ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ: ПРОСТОРОВІ ЗМІНИ В УМОВАХ УРБАНІЗАЦІЇ

Андрій Чернюх
cherniukh.andrii@chnu.edu.ua
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича,
м. Чернівці, Україна

На формування сучасного ландшафту міських і приміських зон істотний вплив мають стрімке зростання міських територій і посилення урбанізаційного тиску через розширення міської забудови та інфраструктури. Внаслідок цих процесів критично важливий для якості життя населення та екологічної стабільності рекреаційний ландшафт зазнає значних просторових трансформацій. Не є винятком і Чернівецька агломерація – унікальний просторовий полігон, де історична архітектурна спадщина міста-ядра гостро стикається з сучасними урбанізаційними викликами периферії. Це зіткнення формує особливий ландшафт і накладає відбиток на всі аспекти життя регіону.

Історична забудова Чернівців формувалась за часів перебування краю у складі Австро-Угорської імперії із подальшою розбудовою за румунської, радянської і сучасної доби. Зрозуміло, створювалась вона під інші потреби і навантаження, що нині породжує низку гострих **проблем**:

- застаріла вулична мережа не розрахована на сучасний трафік, який спричиняє затори в години пік і значне погіршення якості повітря;
- обмежений простір у центральній частині міста призводить до несанкціонованого паркування авто через відсутність паркомісць;
- зростаючі обсяги щоденної маятникової міграції з периферії та приміських населених пунктів до центру перевантажують основні транспортні артерії агломерації;
- активна житлова забудова в нових мікрорайонах і приміських зонах спричиняє вилучення цінних рекреаційних і сільськогосподарських земель під житлове, транспортне і комерційне використання;
- сучасна висотна забудова, яка зачіпає прилеглі до центру мікрорайони, не гармоніює із низькоповерховою історичною спадщиною центральної частини;
- стрімке зростання міста та околиць створює навантаження на існуючі комунальні мережі (в центральній частині міста прокладені ще за австро-угорських часів), що призводить до колапсів із водовідведенням під час аномальних дощів та проблем з водопостачанням через зношеність водогінної мережі, яка забезпечує зростаючі потреби містян.

Перелік проблем, спричинених урбанізаційними процесами можна продовжити, але метою нашого дослідження є аналіз просторового розподілу існуючих рекреаційних об'єктів (парки, сквери, зони відпочинку, заклади гостинності тощо) у межах Чернівецької агломерації, яка територіально

© Чернюх А., 2025

охоплює 4971 км^2 з чисельністю населення понад 720 тис.осіб [4]. Це робить її критично важливою територією для планування рекреаційних ресурсів, здатних задовольнити потреби великої кількості мешканців, що проживають у місті та його сателітах. Аналіз Генерального плану забудови Чернівців засвідчує домінуючий вектор урбанізації – пріоритет надається будівництву багатоквартирних будинків, частка яких сягає 70% від загальної кількості новобудов, що концентрується у висотних житлових мікрорайонах, забудова яких розпочалась ще за радянських часів, що призводить до значного дефіциту забезпеченості мешканців зеленими зонами.

Ключові потреби чернівчан у відпочинку, як і в будь-якому місті, є комплексними і охоплюють активні, пасивні види, потребу в релаксації в природному середовищі, а також у культурно-пізнавальному дозвіллі.

Щільна забудова центральної частини міста унеможливлює створення «зелених острівців» для прогулянок і релаксу містян. Широкі можливості для різних видів відпочинку (прогулянки, атракціони, літній театр, спортивні майданчики, веломайданчики, доріжки та ін.) пропонують великі міські парки – Центральний парк культури і відпочинку ім. Т.Г. Шевченка (закладений ще за часів перебування Буковини у складі Австро-Угорщини) та парк «Жовтневий» (розташований в районі щільної житлової забудови; приєднаний структурно до складу першого). Культурно-пізнавальну, екологічну і релаксаційну потреби здатні задовольнити Ботанічний сад, дендрологічний парк на території Чернівецького національного університету ім. Ю. Федьковича, Музей народної архітектури і побуту, проте вони не є загальнодоступними, а передбачають оплату за відвідування об’єктів у певні робочі години. Позитивним зрушенням у цьому контексті є створення й осучаснення існуючих скверів у центральній частині міста – зокрема, біля колишньої Резиденції митрополитів Буковини і Далмації, римо-католицького костелу та на Соборній площі (сквер Вишиванки). Згадані простори враховують можливості не тільки пасивного чи активного відпочинку, але й сімейного завдяки облаштованим дитячим майданчикам [2].

Зростаючий попит на місця для занять спортом (біг, велоспорт, йога) задовольняють ті ж паркові зони, сквери та спортивні майданчики в нових житлових масивах та на територіях освітніх закладів. З 2019 р. реалізовують кілька проєктів з велоінфраструктури, зокрема, на вулицях Героїв Майдану, Головній та Руській, а також планують створити спільну велопішохідну зону на Центральній площі. У 2025 р. Чернівці стали однією із 15 пілотних громад, де в межах Національної стратегії зі створення безбар’єрного простору до 2030 року впроваджується безбар’єрний маршрут [6]. Ці проєкти спрямовані на розбудову мереж велодоріжок і смуг, що покращать умови для велосипедистів і сприятимуть розвитку велосипедного руху в місті.

Історичну цінність і рекреаційну функцію із задоволенням культурно-пізнавальних запитів виконують територія Чернівецького університету (об’єкт ЮНЕСКО), площі (Пресвятої Марії, Філармонії, Театральна, Центральна) та вулиці (особливо пішохідна О. Кобилянської) центральної частини міста, де розташовані заклади харчування, літні тераси, театр, кінотеатри, організовують музичні виступи, вуличні ярмарки й фестивалі [5].

Потреба у більш інтенсивному та тривалому відпочинку містян часто

задовольняється на околицях міста (Цецино, Кемпінг, Садгора) та неподалік від центру агломерації. Готельно-ресторанні (*Орлине гніздо*, *Панорама*, *Цецино, Георг Парк, Аква Плюс, Шале, Балія* та ін.), гірськолижні (*Сонячна долина*) комплекси з альтанками, басейнами, пляжами, відкритими територіями, ігровими майданчиками, контактними зоопарками та іншими розвагами популярні в теплий сезон [2]. Через брак водних об'єктів природного походження і неможливість повноцінного використання міського пляжу на р. Прут через незадовільний санепідеміологічний стан якості води, поблизу Чернівців були відкриті відпочинкові комплекси з басейнами *Шум*, *Драйв*, *Lotus*, *Буковинські Мальдіви*, де влітку відзначалось максимальне рекреаційне навантаження у спекотні дні.

До рекреаційних об'єктів варто віднести і сезонні атракції (тюльпанові, лавандові, півонієві поля, створені в селах Мамаївці, Магала, Білівці), які щороку приваблюють як мешканців Чернівецької агломерації, так і туристів. Окрім естетичної привабливості, тут створені комфортні умови для релаксу та сімейного відпочинку. Найбільшим їхнім недоліком є короткий термін експлуатації, проте власники прагнуть диверсифікувати послуги, пропонуючи сезонні чи тематичні атракції.

Отже, рекреаційні зони відіграють багатофункціональну та критично важливу роль в урбанізаційних процесах Чернівецької агломерації, впливаючи на екологію, соціальний розвиток, архітектурний вигляд та економічну привабливість міста. Позитивно, що навіть в реаліях сьогодення відбуваються зміни, створюються і втілюються в життя проєкти, спрямовані на покращення рекреаційного ландшафту ядра і його околиць.

Список використаних джерел:

1. *Інтегрована концепція розвитку міста. Чернівці 2030.* https://drive.google.com/file/d/1CJYT9N4_vQ9-Mfdyiniigw9jjQcWt_07/view
2. *Рекреаційні зони – Чернівці – офіційний туристичний портал.* https://travel.chernivtsi.ua/category/13
3. *Рекреація урбанізованих систем. Монографія. Житомир: Вид-во «Рута», 2022. – 148 с.* https://surl.li/yjduhp
4. *Чернівецька агломерація.* https://surl.li/bgekdb
5. *Чернівці – дозвілля: музеї, театр, філармонія, кінотеатри, нічні клуби, торговельні центри, ресторани, бари, піцерії, кафе.* http://www.trip.cv.ua/dozvil_ukr.php
6. *Чернівці розпочинають впровадження маршруту безбар'єрності!* https://bukoda.gov.ua/news/chernivtsi-rozpochynaiut-vprovadzhennia-marshrutu-bezbariernosti

РОЛЬ ПРОГРАМНО-ЦІЛЬОВОГО МЕТОДУ БЮДЖЕТУВАННЯ У ПІДВИЩЕННІ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ МІСЬКИХ БЮДЖЕТІВ В УМОВАХ ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ

Катерина Шпак
katyashpakpost@gmail.com
Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

Анотація. У статті розглянуто роль програмно-цільового методу бюджетування (ПЦМ) як інструменту підвищення фінансової стійкості міських бюджетів в умовах післявоєнного відновлення України. Аргументовано, що ПЦМ дозволяє орієнтувати бюджетну політику на досягнення конкретних результатів, забезпечуючи прозорість і цільовість використання публічних ресурсів. Проаналізовано його потенціал у залученні міжнародної допомоги, підвищенні інституційної спроможності місцевих органів влади та розвитку демократичного врядування. Підкреслено стратегічне значення ПЦМ у контексті відбудови інфраструктури, забезпечення публічних послуг та посилення конкурентоспроможності громад у глобальному середовищі.

Ключові слова: програмно-цільовий метод, міський бюджет, фінансова стійкість, післявоєнне відновлення, стратегічне управління, публічні фінанси.

Основний текст тез. Післявоєнне відновлення України зумовлює необхідність перегляду підходів до управління фінансами, особливо в межах міських бюджетів [3]. В умовах обмежених ресурсів і зростаючих соціальних потреб ключового значення набуває забезпечення фінансової стійкості органів місцевого самоврядування [5]. У цьому контексті програмно-цільовий метод бюджетування виступає дієвим інструментом стратегічного планування, який дозволяє формувати ефективну, результативну та прозору бюджетну політику [2; 4].

На відміну від традиційного кошторисного підходу, ПЦМ орієнтований не лише на фінансування видатків, а й на досягнення чітко визначених результатів. Це створює умови для раціонального використання бюджетних коштів, уникнення дублювання функцій, підвищення відповідальності розпорядників коштів і формування довіри з боку громади та міжнародних партнерів [7].

«Програмно-цільовий метод бюджетування активно застосовується зараз на рівні як центральної, так і місцевої влади й забезпечує чітке визначення продуктів («outputs»), а частково — результатів («outcomes») і ключових показників результативності («KPI»). Виведення програм субвенцій з державного бюджету з-під застосування ПЦМ призводить до відсутності стратегічної зосередженості на місцевих інвестиціях і до слабкої ефективності на загальнодержавному рівні. Результативні показники, передбачені відповідними бюджетними програмами місцевих бюджетів, зазвичай обмежуються інвестиційним проєктом як таким, ігноруючи загальнодержавну мету здійснення інвестицій. Рекомендується здійснювати

© Шпак К., 2025

всі інвестиції в місцеву інфраструктуру з державного бюджету на основі програмно-цільового методу. Кожна бюджетна програма інвестиційної субвенції (у т. ч. фонд регіонального розвитку) з державного бюджету місцевим бюджетам повинна мати визначені на загальному рівні середньострокову мету, продукти («outputs») та результати («outcomes»). Цим буде забезпечено внесок відібраних проєктів у досягнення стратегічних цілей.» – World bank group [3].

Особливої актуальності ПЦМ набуває у зв'язку із необхідністю залучення зовнішнього фінансування для реалізації проектів відбудови. Завдяки чітко структурованому підходу до планування та моніторингу, метод забезпечує зрозумілу для донорів систему оцінки ефективності витрачання ресурсів [3;7]. Це сприяє підвищенню міжнародної підтримки, активізації державно-приватного партнерства та розвитку нових фінансових механізмів [6;7].

Крім того, ПЦМ стимулює підвищення інституційної спроможності місцевої влади, зокрема завдяки впровадженню електронного обліку, посиленню аналітичної роботи, кадрового навчання та вдосконаленню внутрішніх процедур [2; 5]. Також програмно-цільовий метод підвищує рівень громадської участі, оскільки передбачає публічну звітність за досягнуті результати, що сприяє формуванню відкритого і підзвітного врядування [7].

Таким чином, програмно-цільовий метод бюджетування має стати невід'ємною частиною фінансової політики в умовах післявоєнного відновлення. Його застосування забезпечує цільове спрямування бюджетних ресурсів, підвищує результативність управлінських рішень, формує підґрунтя для сталого розвитку міських громад та зміцнює позиції України у глобальній конкурентній парадигмі.

У контексті післявоєнного відновлення України фінансова стійкість міських бюджетів набуває особливого значення. Вона визначає здатність місцевих громад забезпечувати безперервне фінансування критичних послуг, адаптуватися до змін у доходах та витратах, а також протистояти зовнішнім шокам. У 2023 році до загального фонду місцевих бюджетів надійшло 441,9 млрд грн, що на 43,8 млрд грн більше, ніж у 2022 році . Основними джерелами доходів були податок на доходи фізичних осіб (ПДФО) — 289,4 млрд грн, єдиний податок — 55,8 млрд грн, та плата за землю — 34,5 млрд грн.

Приклади застосування ПЦМ у відновленні

- Мінфін України з 2023 року посилив акцент на ПЦМ у місцевих бюджетах — є методичні рекомендаціїщодо застосування ПЦМ на рівні громад.
- У рамках Програми ООН (UNDP) в містах Чернігів, Ізюм, Миколаїв реалізуються проєкти відновлення, сформовані за програмним принципом — з цілями, показниками і системою моніторингу [7].
- Проєкт "Згуртовані громади" від GIZ також передбачає, що громади застосовують програмний підхід до формування місцевих бюджетів [5].

Підсумовуючи доповідь та зважаючи на масштаби руйнувань, обмеженість бюджетних ресурсів та необхідність прозорого і результативного управління фінансами, можна зробити висновок, що ПЦМ має стати не просто формальним інструментом, а повноцінною моделлю стратегічного управління на всіх рівнях влади [2; 4]. Паралельно варто створити єдину онлайн-платформу з шаблонами,

методичними рекомендаціями та кейсами успішного впровадження ПЦМ в українських громадах, крім того, потрібно адаптувати програмні бюджети до умов постійної змінюваності середовища – особливо в громадах, які постраждали від бойових дій.

У контексті міжнародного партнерства, варто створити спеціалізовані проєкти за підтримки донорів, у межах яких громади отримуватимуть фінансування лише за умов чітко структурованої програми з вимірюваними цілями, прозорим моніторингом і незалежною оцінкою результатів. Такий підхід дозволить Україні перейти від екстреної допомоги до довгострокового сталого розвитку територій [7].

Список використаних джерел:

1. *Бюджетний кодекс України від 8 липня 2010 року № 2456-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-17*
2. *Міністерство фінансів України. Методичні рекомендації щодо застосування програмно-цільового методу в бюджетному процесі на місцевому рівні. – Київ: Мінфін, 2021.*
3. *Світовий банк. Управління публічними фінансами в Україні: огляд і рекомендації. – Вашингтон, 2020.*
4. *Козак Л.В. Програмно-цільовий метод бюджетування: теоретико-методологічні аспекти впровадження в Україні // Економіка і держава. – 2022. – № 4. – С. 34–38.*
5. *Грицай Н.І. Бюджетне планування на місцевому рівні: зарубіжний досвід та українські реалії // Фінанси України. – 2023. – № 1. – С. 45–53.*
6. *OECD. Performance Budgeting in OECD Countries. – Paris: OECD Publishing, 2019.*
7. *United Nations Development Programme (UNDP). Local Governance Recovery and Reform in Ukraine. – New York: UNDP, 2023.*

ЦИФРОВІЗАЦІЯ СФЕРИ СОЦІАЛЬНИХ ПОСЛУГ У МІСТАХ

Яків Янковий

Науковий керівник – д. е. н., проф О.А. Шевчук

Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, м. Київ, Україна

Актуальність теми. Цифровізація соціальних послуг стає ключовим аспектом у розвитку сучасного суспільства. В умовах зростаючої цифровізації суспільства, автоматизації процесів та впровадження новітніх технологій соціальна сфера також потребує модернізації, що дозволить підвищити доступність та ефективність соціальних послуг для населення.

Мета дослідження – оцінити роль та потенціал цифрових технологій у сфері соціальних послуг, проаналізувати існуючі тенденції та перешкоди для їхнього впровадження, а також окреслити можливі напрямки для подальшої цифровізації соціальних послуг.

Основні завдання:

- дослідити сучасні тенденції цифровізації в соціальній сфері;
- визначити основні цифрові інструменти та технології, що застосовуються у сфері соціальних послуг;

© Янковий Я., 2025

- проаналізувати досвід впровадження цифрових рішень у різних країнах;
- оцінити вплив цифровізації на доступність, якість та ефективність соціальних послуг;
- розробити рекомендації щодо подальшого впровадження цифрових технологій у сфері соціальних послуг.

Наукова новизна. У роботі представлено комплексний аналіз впливу цифровізації на сферу соціальних послуг, розглянуто сучасні тенденції та інноваційні підходи до організації соціального обслуговування за допомогою цифрових інструментів, зокрема через мобільні додатки, онлайн-платформи та штучний інтелект.

Методи дослідження. Аналіз нормативно-правових актів, статистичних даних, огляд літературних джерел, порівняльний аналіз міжнародного досвіду цифровізації соціальних послуг.

Виявлення основних перешкод для цифровізації соціальних послуг (відсутність цифрових навичок у певної частини населення, обмежені ресурси для розвитку інфраструктури, загроза кібербезпеці).

Встановлення позитивного впливу цифровізації на підвищення доступності послуг для малозабезпечених верств населення, скорочення часу очікування та зниження витрат на адміністрування.

Розробка практичних рекомендацій для державних та місцевих органів влади щодо ефективного впровадження цифрових послуг.

Практичне значення. Робота може бути корисною для представників державного сектору, що займаються соціальною політикою, а також для розробників цифрових продуктів, спрямованих на покращення соціального обслуговування.

Висновки та рекомендації. Цифровізація соціальних послуг є необхідним кроком для забезпечення сучасного рівня якості, доступності та ефективності обслуговування громадян. Впровадження цифрових технологій має потенціал значно покращити надання соціальних послуг, однак потребує комплексного підходу, державної підтримки та забезпечення кібербезпеки.

Список використаних джерел:

1. *Міністерство соціальної політики України. Про цифровізацію соціальної сфери: офіційний сайт. URL: https://www.msp.gov.ua*
2. *Кабінет Міністрів України. Концепція розвитку цифрової економіки та суспільства України на 2018–2025 роки: Розпорядження № 67-р від 17.01.2018. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/67-2018-%D1%80*
3. *United Nations. E-Government Survey 2022: The Future of Digital Government. — New York: United Nations, 2022. URL: https://desapublications.un.org/publications/un-e-government-survey-2022*
4. *OECD. Digital Government Index 2023: Policy and Performance across OECD Countries. — Paris: OECD Publishing, 2023. URL: https://www.oecd.org/publications/digital-government-index-2023-6f8c2f95-en.htm*
5. *Коваленко Т.В. Цифрова трансформація системи надання соціальних послуг в Україні // Державне управління: удосконалення та розвиток. — 2021. — № 6. — С. 45–53. URL: https://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=2030*

6. *European Commission. The Digital Economy and Society Index (DESI) 2023. — Brussels, 2023. URL: https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/desi*
7. *Дія. Портал державних послуг України. URL: https://diia.gov.ua*
8. *Tapscott D. The Digital Economy: Rethinking Promise and Peril in the Age of Networked Intelligence. — New York: McGraw-Hill, 2015. URL: https://openlibrary.org/books/OL27198055M/The_Digital_Economy*
9. *Schwab K. The Fourth Industrial Revolution. — Geneva: World Economic Forum, 2017. URL: https://www.weforum.org/about/the-fourth-industrial-revolution-by-klaus-schwab*
10. *World Bank. Digital Transformation of the Public Sector: Global Practices and Lessons Learned. — Washington, D.C.: World Bank, 2022. URL: https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099221123090537141/p17692904b038709c0ab7705307b7e2a302*

УДК 911.3

УРБАНІСТИЧНІ ВИКЛИКИ СУЧАСНОГО КИЄВА

Сергій Батура
serhii.batura@student.karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Зростання міського населення є однією з найвиразніших тенденцій сучасного світу, що спостерігається як у глобальному [1], так і в українському вимірі [2]. Для України, яка переживає одночасно процеси відбудови, трансформації та повномасштабну війну, урбаністична проблематика набула особливого значення. Розвиток людиноцентричного урбанізму сьогодні стає не лише питанням комфорту, а й фактором стійкості та безпеки населення. Саме тому аналіз урбаністичних процесів у Києві – місті, що поєднує високий рівень урбанізації, складну інфраструктуру та вплив воєнних загроз – є актуальним та своєчасним з огляду на необхідність переорієнтації соціально-економічного розвитку на створення комфортного, безпечного й ефективного міського середовища. Саме в контексті цих трансформацій сформувався урбанізм – наука і практика, що вивчає закономірності розвитку міст та взаємодії між простором і суспільством. Як самостійна дисципліна урбанізм сформувався у XIX–XX століттях. Його розвиток пов'язаний з працями Ебенізера Говарда (Garden Cities of To-morrow, 1902), Френка Ллойда Райта (Broadacre City, 1932), Кевіна Лінча (The Image of the City, 1960) та Річарда Реджистера (Ecocity Berkeley, 1987). Ці теоретики заклали основи сучасного бачення міста як складної системи соціальних, просторових і екологічних взаємодій [1, 5]. Після Другої світової війни світ зіткнувся з масштабними урбаністичними викликами: масовою автомобілізацією, монофункціональним зонуванням і деградацією громадських просторів. Автомобілецентричність міст призвела до хаотичного зростання передмість, що суперечило принципам компактного міського розвитку. Замість вирішення проблеми мобільності будівництво нових доріг лише сприяло подальшому зростанню кількості машин, утворюючи замкнене коло – «більше доріг – більше автомобілів» [3]. Зазначені процеси зумовили пошук

© Батура С., 2025

альтернативних підходів до розвитку міста, орієнтованих на людину, соціальну взаємодію та екологічну сталість. У відповідь на недоліки модерністських підходів виникли нові урбаністичні парадигми, що формують основу сучасного людиноцентричного міського планування:

1. Концепція компактного міста. Модель компактного міста передбачає підвищення щільності забудови, багатофункціональність територій та розвиток пішохідної і велосипедної мобільності. Її мета – зменшити залежність від приватного транспорту, зберегти відкриті простори за межами міського ядра, а також зробити повсякденні маршрути коротшими та приємнішими. Люди мають жити ближче до роботи, освіти, послуг і відпочинку, що не лише підвищує якість життя, а й сприяє екологічній стійкості [3].

2. Тактичний урбанізм – невеликі локальні втручання у міський простір, здебільшого ініційовані мешканцями або громадськими активістами. Їхня мета – швидке й доступне покращення умов життя без залучення значних бюджетних ресурсів. Прикладами є «chair-bombing» (встановлення тимчасових меблів або лавок), створення паркілетів (перетворення паркомісць на зелені зони або вуличні кав'ярні) [4]. Цей підхід має велике соціальне значення, адже активізує місцеві громади, формуючи відповідальність мешканців за міський простір. \

3. Міська стійкість (urban resilience). Концепція міської стійкості визначає здатність міста зберігати функціональність і соціальну цілісність у кризових ситуаціях – економічних, екологічних або військових [5, с. 243]. Вона поєднує просторове планування, інфраструктурну безпеку й соціальну згуртованість. В умовах війни саме ця ідея стає ключовою для українських міст, адже питання безпеки, енергетичної автономії та адаптивності набувають першочергового значення.

Тож, сучасний урбанізм прагне до балансу між функціональністю, екологічною відповідальністю та людським комфортом. Для України ці принципи стають основою післявоєнного відновлення та модернізації міського середовища.

Київ – мегаполіс із населенням понад три мільйони мешканців, який розвивається в умовах складної урбаністичної динаміки. Однією з головних проблем є субурбанізація, що призводить до перевантаження транспортної інфраструктури, збільшення тривалості поїздок і посилення просторових диспропорцій між правим і лівим берегом. Щоденні переміщення населення через мости Дніпра формують затори, які ускладнюють функціонування міста [5, с. 182]. Громадський транспорт, хоча й працює на повну потужність, базується переважно на радянській інфраструктурі. Відсутність нових станцій метро протягом понад десятиріччя [6] свідчить про стагнацію транспортного розвитку. Зазначене, в своєю чергою, призводить до збільшення часу в дорозі, підвищення ризиків ДТП і погіршення якості повітря. Проєкт Генерального плану Києва до 2040 року, розробка якого тимчасово призупинено, виявив низку системних недоліків. Його основа спиралася на радянські моделі з нескінченним розростанням міста без урахування сучасних екологічних і соціальних викликів [7]. Нова стратегія має ґрунтуватися на концепції 15-хвилинного міста, що забезпечує доступність усіх базових послуг у межах короткої пішої відстані, а також на принципах сталого розвитку – збереженні

зелених зон, прибережних територій Дніпра, формуванні локальних субцентрів і децентралізованому управлінні. Активне залучення громади до планування є ключовою умовою демократичної міської політики. Відхід від «закритого» проектування дозволить уникнути помилок минулих десятиліть і зробить урбаністичні рішення більш гнучкими. Ще одним викликом є соціально-просторова диференціація. Контраст між модернізованим комерційним центром і занедбаними периферіями посилюється. Джентрифікація центральних районів витісняє малозабезпечених мешканців на околиці, що типово для постсоціалістичних міст [8]. Водночас на околицях відчувається нестача якісного житла, зелених зон і публічних просторів. Комерціалізація міського середовища призводить до втрати відкритих просторів, а це негативно впливає на соціальну інтеграцію та екологічний баланс. Міська влада Києва реалізує низку ініціатив, спрямованих на покращення міського середовища: реконструкцію громадських просторів (Контрактова площа, Поштова площа, пішохідний міст над Володимирським узвозом), розширення транспортної мережі (будівництво метро на Виноградар), а також розробку Містобудівного кодексу України, який має забезпечити стратегічне, відкрито узгоджене планування [9].

Повномасштабне вторгнення Російської Федерації кардинально змінило контекст розвитку українських міст. Київ, попри відсутність окупації, зазнає регулярних обстрілів і руйнувань, що підвищує значення просторової безпеки як ключової складової урбаністичного планування. Попри значну кількість укриттів, у місті залишаються проблеми з їхньою доступністю, утриманням і правовим статусом. Наприклад, у 2024 році прокуратура виявила факти незаконної приватизації захисних споруд, зокрема протирадіаційного укриття у Шевченківському районі площею понад 220 м² [10]. Подібні випадки порушують норми законодавства та ставлять під загрозу життя людей. Вирішення цієї проблеми потребує не лише контролю з боку держави, а й активної участі громадськості, фахівців-урбаністів і незалежних експертів, які можуть стати рушійною силою реформ у сфері міського управління. Особливого значення набуває енергетична резильєнтність міста. Масовані удари по ТЕЦ засвідчили вразливість централізованої енергосистеми. Використання принципів 15-хвилинного міста у сфері енергетики передбачає створення мережі менших генераційних осередків, розташованих рівномірно в межах міста. Така децентралізація дозволить підвищити стійкість системи, мінімізувати ризики масштабних відключень і забезпечити стабільність життєдіяльності населення навіть у кризових умовах.

Отже, в умовах війни урбанізм і безпека утворюють спільний аналітичний простір. Розвиток людиноцентричних практик – комфортних публічних просторів, пішохідної мобільності, інклюзивних сервісів – не суперечить безпековим завданням, а навпаки, сприяє підвищенню якості життя та психологічної стійкості громади. Київ, як найбільше місто України, сьогодні є лабораторією трансформації урбаністичних підходів. Його просторовий розвиток поєднує риси постсоціалістичного міста, глобального мегаполіса та міста, що живе у стані війни. Сучасний український урбанізм демонструє, що людиноцентричність, безпека і стійкість – не взаємовиключні, а

взаємодоповнювальні категорії. Ефективний розвиток міського простору вимагає поєднання теоретичних принципів компактного і стійкого міста з практичними заходами щодо удосконалення інфраструктури, управління укриттями та підвищення енергетичної автономії. Взаємодія концепцій «міста для людей», стійкості та тактичних рішень формує нову парадигму українського міського розвитку. У реаліях війни ці підходи набувають особливого сенсу: тактичний урбанізм виступає інструментом швидкої адаптації пошкоджених територій, а концепція компактного міста – основою для створення безпечних, соціально активних і стійких міських осередків. Таким чином, майбутнє Києва – це не лише питання архітектури чи планування, а насамперед вибір цінностей, у центрі яких стоїть людина, її безпека, добробут і право на гідне міське життя навіть у найскладніших історичних обставинах.

Список використаних джерел:

1. *Our World in Data. Urbanization [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ourworldindata.org/urbanization*
2. *Macrotrends. Urban population of Ukraine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/ukr/ukraine/urban-population*
3. *Gehl J. Cities for People. – Washington, DC : Island Press, 2010. – 288 p.*
4. *Забара М. Тактичний урбанізм: створюємо місто для людей [Електронний ресурс] // Громадський Простір. – 2021. – 13 вересня. – Режим доступу: https://www.prostir.ua/?library=taktychnyj-urbanizm-stvoryujemo-misto-dlya-lyudej*
5. *Мезенцев К., Олійник Я., Мезенцева Н. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія. – Київ : Фенікс, 2017. – 438 с.*
6. *Korea Green Growth Trust Fund. Sustainable Urban Transport for the City of Kyiv [Електронний ресурс]. – 2014. – Режим доступу: https://www.wbgkggtf.org/node/3340#:~:text=Kyiv%2C%20the%20capital%20of%20Ukraine,to%20deteriorating%20air%20quality%20and*
7. *Пономарьова А., Анісімов О., Райан Б. D. Kyiv's new General Plan has failed. What will come next? [Електронний ресурс] // MistoSite. – 2020. – 17 червня. – Режим доступу: https://mistosite.org.ua/articles/kyivs-new-general-plan-has-failed-what-will-come-next*
8. *Gehl Architects. People and Public Spaces: a socio-spatial study on usage patterns of accessible public spaces in Munich [Електронний ресурс]. – 2018. – Режим доступу: https://www.gehlpeople.com/knowledge-hub/publications/people-and-public-spaces*
9. *Dmytruk S. Danish Blood, Jan Geil, and the "War for Urban Space". Notes from the Presentation of the Reconstruction Handbook [Електронний ресурс] // PRAGMATIKA.MEDIA. – 2025. – Feb 17. – Режим доступу: https://pragmatika.media/en/danska-krov-ian-hejl-ta-vijna-za-miskyj-prostir-notatky-z-prezentatsii-posibnyka-pro-vidbudovu*
10. *У Києві незаконно приватизували укриття площею понад 200 кв. м // Kyivschina24. – 2024. – URL: https://kyivschina24.com/news/u-kyyevi-nezakonno-pryvatyzuvaly-ukryttya-ploshheyu-ponad-200-kv-m/ (дата звернення: 08.11.2025)*

УДК 911.3

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ ВІДНОВЛЕННЯМ ТА РОЗВИТКОМ ХАРКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ В УМОВАХ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ

Катерина Кравченко
kateryna.kravchenko@karazin.ua
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Актуальність дослідження. Міські агломерації є потужними полюсами росту, а у аспекті повоєнної відбудови мають бути амбасадорами відновлення України. Історично Харківська міська агломерація – промисловий, науково-освітній та логістичний центр Сходу України. Проте вона має прифронтове положення і є однією з найбільш постраждалих від війни. За оцінками, масштаб пошкоджень лише в місті Харкові обчислюється мільярдами доларів США [3, 6]. Війна значно трансформувала умови її функціонування: значні руйнування житлової та виробничої забудови, об'єктів транспортної, енергетичної, соціальної інфраструктури. Разом з цим активізувалась вимушена міграція населення, посилились безпекові ризики, значно зменшилась інвестиційнаа привабливість. При цьому агломерація залишається важливим організаційним центром просторової цілісності регіону та майбутнім драйвером повоєнної відбудови [1, 5]. Разом з тим, аналіз ситуації ускладнюється станом невизначеності, адже динаміка безпекової ситуації є абсолютно непередбачуваною, варіативними – обсяги і формати міжнародної та державної підтримки, незрозумілими – перспективи повернення населення. У цих умовах класичні лінійні підходи до стратегування виявляються недостатніми [4, 7]. Також важливим є інституційний аспект, адже необхідним є унормування та визнання міських агломерацій як територіальних та статистичних одиниць [2, 3]. За таких умов потрібні гнучкі, сценарні й резильєнтні моделі управління, які поєднують коротко-, середньо- та довгострокові рішення, а також інтегрують просторовий, інституційний, соціально-економічний та безпековий виміри.

Метою роботи є визначення особливостей та розробка рекомендацій щодо управління відновленням та розвитком Харківської міської агломерації в умовах невизначеності.

Основна частина. Харківська міська агломерація має значний потенціал просторового та соціально-економічного розвитку, однак нині ці процеси залишаються недостатньо керованими та контрольованими. Ключовими викликами для розвитку як Харківської, так і інших агломерацій України є безпекові умови воєнного й повоєнного часу, а також юридична невизначеність щодо їх статусу [4, 5]. У таких умовах особливої актуальності набуває питання управлінського впливу та необхідності впровадження регіональної екістичної політики, зорієнтованої не стільки на окремі адміністративно-територіальні одиниці, скільки на агломерацію як єдиний, інтегрований просторово-

© Кравченко К., 2025

функціональний організм. З огляду на складність організації та функціонування агломераційних систем, їх відновлення й подальший розвиток потребують зважених тактичних і стратегічних рішень, а процес планування має спиратися на консолідацію зусиль органів державної влади, місцевого самоврядування, фахових експертів та наукової спільноти [5]. З огляду на вихідні умови стратегування, пропонуємо модель управління відновленням та розвитком Харківської міської агломерації, сформовану на основі чотирьох взаємопов'язаних складових – інституційної, просторової, соціально-економічної та безпекової, які забезпечують цілісне бачення трансформації Харківської міської агломерації в умовах невизначеності (рис. 1).

Рис. 1. Рекомендації щодо управління відновленням та розвитком Харківської міської агломерації в умовах невизначеності (побудовано автором)

Інституційна складова. В умовах кризи особливо гостро проявляються недоліки інституційної складової існування міських агломерацій, зокрема: розпорошеність повноважень, відсутність єдиного центру координації, різний рівень спроможності територіальних громад. Офіційне визнання агломерації як цілісної просторово-функціональної одиниці обумовило б правові підстави для спільного планування, залучення ресурсів, участі в державних і міжнародних програмах відбудови [4]. Це дозволяє перейти від окремих проєктів у межах громад до інтегрованої агломераційної політики.

Важливим та необхідним кроком також є створення Агломераційної ради Харківської області. Такий орган може стати майданчиком горизонтальної взаємодії між Харковом та громадами зони впливу – для узгодження пріоритетів, координації інвестицій, спільного управління транспортом, безпекою, інфраструктурою. Умовою ефективності є реальне представництво всіх зацікавлених сторін (місцеве самоврядування, бізнес, університети, громадський сектор) і прозорі механізми ухвалення рішень. Ефективним рішенням викликів воєнного часу та подальшого повоєнного відновлення безумовно є запровадження моделі поліцентричного управління. Надмірна концентрація широкого спектру функцій виключно в центрі-ядрі міської агломерації є доволі небезпечною, натомість мережа кількох функціональних центрів (науково-освітніх, промислових, логістичних, сервісних) у межах агломерації дозволяє перерозподіляти навантаження, забезпечувати резервні майданчики для критичних функцій та зменшувати вразливість системи. Важливим також є облік та статистичний моніторинг, що дає змогу оперативно оновлювати сценарії, коригувати плани та оцінювати ефективність управлінських рішень [5]. Моніторинг має бути максимально цифровізованим і відкритим для ключових стейкхолдерів.

Просторова складова. Просторова організація Харківської міської агломерації є однією з найбільш уражених війною підсистем: змінено функції населених пунктів, утворились зони масових руйнувань і «сірі зони» з обмеженим доступом, відбувся суттєвий перерозподіл населення, тому просторове планування вже не може спиратися на довоєнні планувальні схеми та потребує переосмислення опорного каркасу території з позицій стійкості й безпеки. Центральним інструментом такого підходу виступають «осі стійкості» – система взаємопов’язаних транспортних, функціональних та екологічних (зелено-блакитних) коридорів, вздовж яких мають концентруватись інвестиції, що забезпечують зв’язність ядра й периферії, зменшують фрагментацію простору та створюють альтернативні маршрути [4].

Оптимізація транспортно-логістичної системи в умовах руйнування доріг, мостів і вузлів громадського транспорту передбачає інвентаризацію втрат, пріоритизацію відбудови критичних зв’язків (коридори постачання, маршрути евакуації, доступ до медицини та укриттів), переорієнтацію на більш стійкі види транспорту та інтеграцію транспортного планування з просторовим і безпековим аналізом. У якості ключового операційного інструменту просторового планування пропонуємо сформувати інтегровану цифрову карту «Великий Харків» на основі ГІС, що поєднує дані про інженерну, транспортну та соціальну інфраструктуру, зони руйнувань і відбудови, демографічні та

соціально-економічні характеристики й безпекові параметри (укриття, маршрути евакуації, небезпечні території), що дозволяє моделювати сценарії розвитку, оцінювати наслідки управлінських рішень, обґрунтовувати інвестиційні проєкти та слугує «спільною мовою» для урбаністів, управлінців, безпекових структур і донорів [5].

Соціально-економічна складова. Соціально-економічний вимір відновлення Харківської агломерації є ключовим, адже саме він визначає, чи матимуть люди куди повертатися, роботу, доступ до послуг і можливостей розвитку. Управління має зосереджуватися на підтримці «полюсів росту» – територій і секторів, здатних стати локомотивами відбудови (IT- і креативні індустрії, освітньо-наукові кластери, окремі промислові підприємства й індустріальні парки, логістичні та сервісно-торговельні центри) через інвестиції у інфраструктуру, регуляторні стимули, програми підтримки підприємництва, тощо. Людський капітал розглядається як головний ресурс повоєнного розвитку, тому пріоритетом є створення умов для повернення фахівців, студентів і підприємців (безпечне житло, доступна освіта й медицина, якісний міський простір), реалізація програм перекваліфікації й підвищення кваліфікації, а також підтримка психологічного відновлення населення з особливим акцентом на молодь як носія довгострокового освітнього та інноваційного потенціалу. Освітньо-науковий потенціал міста Харків дозволяє формувати мережу інноваційних кластерів і науково-освітніх хабів, які поєднують університети, наукові установи, бізнес і владу та спеціалізуються на урбаністичних дослідженнях, інженерно-енергоефективних рішеннях, біомедичних і реабілітаційних технологіях, цифрових сервісах управління, утримуючи висококваліфіковані кадри й інтегруючи агломерацію в глобальні мережі [4]. Водночас соціально-економічна політика має бути справедливою й інклюзивною: передбачати підтримку вразливих груп (ВПО, сім'ї військових, люди з інвалідністю, малозабезпечені домогосподарства), забезпечувати просторову справедливість у доступі до базових послуг незалежно від місця проживання та розвивати механізми участі громадян у плануванні відбудови, що посилює соціальну згуртованість, знижує ризики конфліктів і підвищує легітимність управлінських рішень.

Безпекова складова для Харківської міської агломерації є рамковою умовою будь-якого планування: висока ймовірність повторних атак, руйнування критичної інфраструктури, мінна небезпека, інформаційні та кіберзагрози вимагають інтеграції безпекових питань у кожне управлінське рішення – від розміщення об'єктів інфраструктури до організації транспортних маршрутів. Йдеться про формування інтегрованої системи територіальної безпеки, що поєднує просторовий аналіз ризиків, системи раннього попередження та оповіщення, координацію між військовими, цивільною владою, ДСНС і медичними службами та чіткі протоколи дій у надзвичайних ситуаціях, охоплюючи військову, цивільну, інформаційну, техногенну й екологічну безпеку. Важливим елементом є мережа укриттів нового покоління, яка має бути доступною, функціонально придатною для тривалого перебування, інтегрованою в міський простір і пов'язаною з транспортними коридорами, житловими кварталами, закладами освіти та охорони здоров'я. Паралельно

пріоритетом стає розбудова децентралізованого енерго/тепло забезпечення через локальні енергетичні рішення, мікромережі для критичних об'єктів та заходи з енергоефективності, що підвищують стійкість системи до масованих атак і відкривають можливості для «зеленого» переходу. Кожен проєкт відбудови – від житла, шкіл і лікарень до об'єктів критичної інфраструктури й публічних просторів – має оцінюватись у аспекті безпекових критеріїв, перетворюючи Харківську агломерацію на резильєнтний простір, здатний функціонувати, адаптуватися й розвиватися за умов тривалих загроз.

Висновки. Харківська міська агломерація в умовах війни та тривалої невизначеності є водночас одним із найбільш уражених та потенційно найпотужніших полюсів повоєнного відновлення. Важливою передумовою ефективного управління відновленням є інституційне визнання Харківської міської агломерації як цілісної просторово-функціональної одиниці, формування Агломераційної ради та запровадження поліцентричної моделі управління, що дозволить перерозподіляти функції між ядром і периферією, зменшувати вразливість системи та забезпечувати координацію управлінських рішень різних ієрархічних рівнів. Просторовий вимір відновлення потребує переорієнтації з довоєнних планувальних схем на оновлену резильєнтну модель, засновану на розбудові «осей стійкості», оптимізації транспортно-логістичної системи та використанні інтегрованої цифрової карти «Великий Харків» як базового інструмента сценарного просторового планування, моніторингу й комунікації між стейкхолдерами.

Соціально-економічна складова управління має фокусуватися на підтримці «полюсів росту» та відновленні людського капіталу через розвиток інноваційних, освітньо-наукових і сервісних кластерів, створення умов для повернення та самореалізації населення, а також на впровадженні справедливої й інклюзивної політики, що забезпечує просторову та соціальну збалансованість відбудови. Безпекова складова виступає рамкою для всіх інших напрямів управління: інтеграція питань військової, цивільної, енергетичної, техногенної та інформаційної безпеки в проєкти відбудови, формування мережі укриттів нового покоління та децентралізованих систем енерго/теплопостачання є необхідною умовою формування резильєнтної агломераційної системи, здатної функціонувати й розвиватися за умов тривалих загроз.

Запропонована модель управління відновленням та розвитком Харківської міської агломерації в умовах невизначеності, побудована на поєднанні інституційної, просторової, соціально-економічної та безпекової складових, може бути адаптована й імплементована для інших міських агломерацій України з урахуванням їх специфічних умов. Важливим завданням сьогодення є розробка цілісної національної політики управління міськими агломераціями у повоєнний період, орієнтованої на резильєнтність, просторову збалансованість та євроінтеграцію України.

Список використаних джерел:

1. *Кабінет Міністрів України. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки: затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 05.08.2020 № 695 (в ред. постанови від 13.08.2024 № 940) [Електронний ресурс]. – Режим доступу:*

https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/regionalna-politika/strategichne-planuvannya-regionalnogo-rozvitku/derzhavna-strategiya-regionalnogo-rozvitku-na-2021-2027-roki-ta-plan-zahodiv-z-yiyi-realizaciyi
2. *Київська агломерація: офіц. сайт. 2025. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://www.kyivaglomeracia.org.ua/
3. *Київська школа економіки (KSE). Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення. 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf
4. *Кравченко К. Перспективи суспільно-географічного дослідження міських агломерацій: розуміння стійкості в контексті несприятливих зовнішніх впливів. Економічна та соціальна географія. 2024. Вип. 92. С. 77–92.*
5. *Кравченко К.О. Модель реалізації функцій міської агломерації: теоретико-методологічні засади та стратегічні орієнтири. Суспільно-географічні чинники розвитку регіонів: матеріали X Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (Луцьк, 15–16 травня 2025 р.). Луцьк: ФОП Мажула Ю.М., 2025. С. 85–91.*
6. *Міністерство відновлення, розвитку громад, територій та інфраструктури України. Проєкти Міністерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу:* https://mtu.gov.ua/files/projects/bus.html
7. *НАН України. ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долішнього НАН України». Інституційні проблеми та виклики функціонування агломерацій в Україні / за ред. М.І. Мельника. Львів, 2025. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»).*

УДК 911.3

ПІДЗЕМНА УРБАНІСТИКА В КОНТЕКСТІ УКРАЇНИ

Станіслав Саламатін
stassalamatin046@gmail.com
Науковий керівник – к. геогр. н., доц. К.О. Кравченко
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Актуальність дослідження. Підземна урбаністика в контексті сталого розвитку міст є очевидним кроком. Однією з проблем, що викликали необхідність розвитку підземної урбаністика, є проблема горизонтального та вертикального розвитку міст, що за собою несе великі витрати, як природного характеру так і соціального [1]. При розширенні міст здійснюється вплив на природні та сільськогосподарські угіддя, для тварин створюються несприятливі умови для флори та фауни, при якій ці види представників мігрують або гинуть. Виникає необхідність прокладання довгих по кілометражу інженерних і транспортних комунікацій, це в свою чергу вимагає великої суми коштів на створення всіх необхідних умов, при цьому це потребує постійного, повсюдного обслуговування [3]. У вертикальному зростанні, як і в горизонтальному залежно від розміру міста та його економічної активності, може виникати ефект "теплового острова", коли температура в місті значно вища ніж за його

© Саламатін С., 2025

межами. Через високу щільність населення у містах часто виникають незручності для мешканців у їхньому повсякденному житті [2].

Для України крім перелічених проблем додається загроза життю та здоров'ю громадян, руйнація інфраструктури, зокрема критичної. Без неї, функціонування міста, як міста для життя та розвитку для громадян та економічної діяльності для країни є утрудненим. Після початку бойових дій у лютому двадцять другого року, гостро постало питання підземних укриттів, багато існуючих з минулого сторіччя укриттів в багатьох містах України при їх огляді виявилися не в змозі виконувати свою роль і були скоріш небезпечні для перебування в них людей. Питання було настільки гостре, що народні депутати розглянули та ухвалили законопроект №7398, яким внесли зміни до Кодексу цивільного захисту України, а ще – до закону «Про регулювання містобудівної діяльності». Також у травні цього ж року було внесено зміни до державних будівельних норм. Зокрема наказом Міністерства розвитку громад та територій України №72. для спорудження подвійного значення, наприклад, такими вже є підземний паркінг у новобудовах країни, які зобов'язують обладнати їх усіх необхідним для перебування в ньому людей у моменти повітряних тривог [4].

Будівництво підземних об'єктів у містах має виглядати не як окремо ізольовані об'єкти від наземних будов, вони мають пов'язувати це як одну цільну систему. З таким підходом проектування підземної урбаністики можна раціоналізувати розвиток міст прямо зараз із заділом на майбутнє, що дає варіанти для вибору розвитку підземного середовища та потреб [1].

У освоєнні підземного простору в різних напрямках можна досягти великих досягнень. Одним з перших це може вирішити проблему великої кількості автомобільних засобів, що просто простоюють на вулицях міст, тим самим відбираючи міський простір у місцевого населення і територію під будівництво дійсно необхідних споруд для раціонального використання на поверхні міста, наприклад зелени зон без впливу на них авто. Це, у свою чергу, покращить стан екологічної та санітарно-гігієнічних показників і на значний відсоток зменшить появу ефекту "теплового острова", що позитивно вплине на місцеве населення та зелені зони міста. При фокусному або послідовному розвитку підземних тунелів для автотранспорту можна досягти результату, коли володіння особистим транспортом не є обов'язковим, оскільки громадський транспорт з відокремленою підземною інфраструктурою під це успішно справлятиметься.

Також особливо важливим для України є забезпечення безпеки та безперервної роботи критичної інфраструктури для повноцінного функціонування міст у забезпеченні їх енергетикою, водопостачанням, теплопостачанням, газопостачанням. Частину критично важливого обладнання можна перенести під землю, що кардинально збільшує її шанси залишитись неушкодженою або з незначними пошкодженнями після повітряних атак. Тим самим це збереже для міст поточний рівень функціонування, зокрема економічну складову з перспективою її зростання.

Підземне будівництво має критичну перепону для реалізації їх на потоковому рівні в багатьох містах різних країн, у тому числі й України. Першою суттєвою проблемою є геологічне середовище, це значно ускладнює

проектування та реалізацію підземних проектів, оскільки інженерам, геологам та будівельникам належить вирішувати питання геодинамічних та інженерно-геологічних ризиків. Враховуються безліч факторів, які у своїй критичній масі можуть не дати реалізуватися підземному проекту. Частина проблема пов'язана з геологією, вирішується впровадженням сучасних технологій і матеріалів, проте це значною мірою підвищує вартість і так значно дорогої реалізації, що так само є значним фактором, особливо для міст з обмеженими бюджетами [1].

Для розробки ефективних стратегій та програм повоєнного розвитку підземної урбаністики в Україні необхідно зробити огляд на перспективи та проблеми подальшого розвитку безпеки міст, та України в цілому з метою досягнення цілей сталого розвитку. Для цього виконаємо SWOT-аналіз (таблиця 1).

Таблиця 1

SWOT-аналіз проблем та перспектив подальшого розвитку підземної урбаністики в Україні (побудовано автором за даними [1, 2, 3, 4, 5, 6])

Сильні сторони	**Слабкі сторони**
1. Збереження життя та здоров'я громадян. 2. Збереження та більш раціональне використання простору міст. 3. Збереження критичної інфраструктури. 4. Зменшення кількості авто в місті. 5. Будівництво дійсно необхідних споруд для раціонального використання. 6. Збільшення зелених зон. 7. Зниження відсотка від ефекту "теплового острова" у містах.	1. Велика вартість будівництва. 2. Складність експлуатації. 3. Складність обслуговування. 4. Можлива відсутність в місті, або в країні відповідних технологій та робочих кадрів. 5. Дублювання життєво необхідних систем (вентиляція, вхід/вихід, системи водопостачання).
Можливості	**Загрози**
1. Вектор повоєнного розвитку української економіці. 2. Поширення українського досвіду в підземній урбаністиці в інші країни. 3. Створення багатофункціональних підземних просторів.	1. Порушення правил та норм при будівництві та обслуговуванні підземної інфраструктури. 2. Можливе порушення гідрологічного режиму та його забруднення. 3.Інженерно-геологічні ризики.

Для України серйозна проблема полягає в тому, що країні необхідно захищати громадян та інфраструктуру від постійних обстрілів, і навіть після закінчення війни тренд на розвиток підземної урбаністики збережеться. Україні вирішити питання підземної урбаністики самотужки буде складно, особливо на такий великий масштаб необхідний підземних споруд, на це не вистачить коштів у бюджеті. Виходом із цього становища може значною мірою стати дипломатія України з її партнерами за рахунок їхнього досвіду, технологій та взаємовигідних відносин.

Список використаних джерел:

1. *Геоінженерія мегаполіса: підземна урбаністика. / Кравець В.Г., Гайко Г.І., Ган А.Л., Ган О.В., Шайдецька Л.В. Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2024. С. 15-58.*
2. *Genesis of a Vertical City in Hong Kong. / Stephen S.Y. Lau, Qianning Zhang. Singapore: National University of Singapore, 2015. Page 2-9.*

3. *Upward and Outward Growth: Managing Urban Expansion for More Equitable Cities in the Global South. / Anjali Mahendra, Karen C. Seto. Washington: World Resources Institute 2022. Page 2-24.*
4. *ZN,UA. Підземний паркінг в умовах війни став нерухомістю подвійного призначення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://zn.ua/ukr/war/pidzemnij-parkinh-v-umovakh-vijni-stav-nerukhomistju-podvijnoho-priznachennja.html*
5. *Інструментарій освоєння підземного простору мегаполісів на основі модифікованого морфологічного аналізу. / Савченко І.О. Київ: КПІ ім. Ігоря Сікорського, 2024. С. 35-40.*
6. *Забудова підземного простору сучасних міст для поліпшення стану довкілля. / В.Р. Сердюк, О.В. Косаківський. Вінниця: ВНТУ, 2024. С. 15-22.*

УДК 656.1(477.54-25)

ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА ХАРКІВ

Євген Шпак
yevhenstarling@gmail.com
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

Актуальність дослідження. Міська мобільність у Харкові нині визначається не лише типовими для великого міста проблемами перевантаження вулично-дорожньої мережі, заторів, нерівномірності транспортної доступності та ризиків дорожньої безпеки, а й якісно новими викликами воєнного часу. Повномасштабна війна призвела до значних пошкоджень інфраструктури, порушення логістичних ланцюгів і зміни просторово-часової динаміки переміщень населення, що підвищує вимоги до керованості транспортної мережі, її адаптивності та здатності швидко відновлювати функціонування [8].

Окремим складним викликом є енергетична нестабільність і загроза блекаутів, які різко знижують надійність транспортного обслуговування, ускладнюють роботу електротранспорту та систем керування рухом, а також загострюють потребу у резервуванні, сценарному плануванні й оперативному перерозподілі транспортних ресурсів [2, 5]. У цих умовах оптимізація транспортної системи Харкова має розглядатися як інструмент підвищення міської стійкості через забезпечення доступності критично важливих об’єктів, підтримання мінімально необхідного рівня мобільності, скорочення втрат часу та ресурсів, підвищення безпеки й екологічності переміщень, а також формування фундаменту для повоєнного відновлення [8].

Метою дослідження є наукове обґрунтування напрямів і механізмів оптимізації транспортної системи міста Харків в умовах воєнних ризиків та енергетичних обмежень шляхом підвищення гнучкості та стійкості, удосконалення організації міського руху та впровадження інструментів, що забезпечують більш ефективне управління транспортними потоками й відновленням функціонування інфраструктури.

© Шпак Є., 2025

Виклад основного матеріалу. Оптимізація транспортної системи Харкова в умовах повномасштабної війни набуває відновлювально-адаптивного змісту, у якому пріоритетами стають безпека, керованість потоків, ресурсозбереження та здатність транспортної мережі швидко перебудовуватися під кризові режими. Саме тому стратегічне планування мобільності в місті сьогодні має трактуватися як інструмент визначення транспортних пріоритетів: від орієнтації на оптимізацію повсякденної ефективності до формування стійкої системи міської доступності, здатної підтримувати базові функції урбаністичного організму за умов руйнувань, дефіциту ресурсів та енергетичної нестабільності [3, 8]. У цьому контексті показовим є процес підготовки Плану сталої міської мобільності Харкова (далі - План), розпочатий восени 2020 року, який був вимушено призупинений у період з квітня 2022 року до серпня 2023 року через повномасштабне вторгнення, а відновлення робіт супроводжувалося включенням заходів саме із сталого відновлення транспортної системи міста за участі органів місцевого самоврядування. У Плані зазначено, що рішення про продовження розробки приймалося після аналізу наслідків ворожих атак і паралельно з рішенням щодо оновлення Генерального плану, що, по суті, формує «дорожню карту» не лише розвитку, а передусім сталого відновлення транспортної системи та мобільності Харкова [3].

Перехід до відновлювально-адаптивної логіки оптимізації означає зміну критеріїв результативності транспортних рішень [1]. Якщо в умовно стабільні періоди домінують показники часу поїздки, регулярності руху й зручності пересадок, то у воєнний час ключовими стають мінімізація втрат часу й ресурсів за одночасного забезпечення фізичної безпеки пересувань, гарантованої доступності критичних об’єктів (медичних закладів, укриттів, пунктів життєзабезпечення), а також можливості швидкого перепланування руху під зміну безпекових умов [1, 2]. У цьому сенсі План задає важливий методичний орієнтир, адже в процесі його розробки було зібрано та проаналізовано значний масив даних про характеристики транспортної системи і мобільності, проведено натурні обстеження транспортного попиту, а для можливості комплексного аналізу транспортних процесів ініційовано створення мультимодальної транспортної моделі Харкова. Такий підхід принципово важливий, оскільки в умовах високої невизначеності оптимізація не може спиратися лише на інтуїтивні або локальні інженерні рішення: потрібна доказова база у вигляді даних, моделювання й сценарного тестування, що дає змогу оцінювати наслідки управлінських дій до їх реалізації та швидко коригувати політики під змінні параметри середовища [2, 4].

Вразливість транспортної системи міста Харків в умовах війни має системний характер і найбільш критично проявляється у сфері електротранспорту та енергозалежних компонентів міської мобільності, оскільки саме вони першими втрачають стійкість під час атак на енергетичну інфраструктуру [3]. Таким чином, модернізація і розвиток інфраструктури громадського транспорту визначаються як об’єктивна необхідність, що має реалізовуватися із застосуванням ефективних організаційних рішень і технологій, спрямованих на підвищення надійності функціонування системи та

її здатності підтримувати міську доступність в умовах енергетичних обмежень (рис. 1).

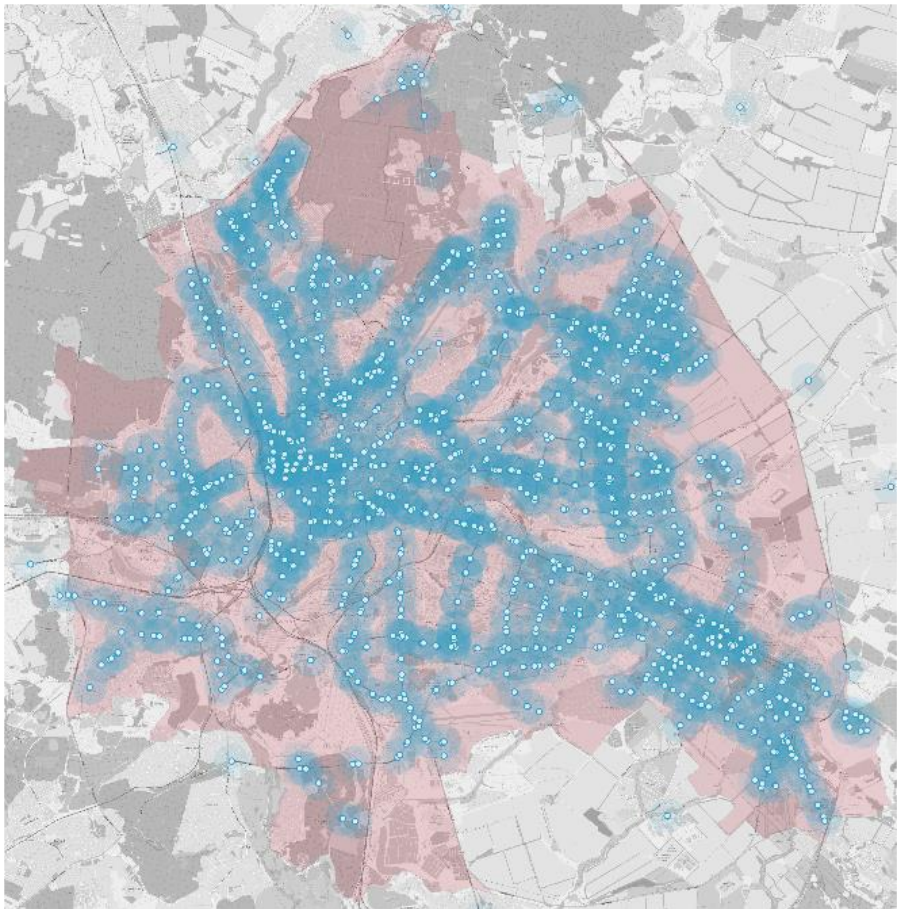


Рис. 1. Зона 500-метрової доступності громадського транспорту у м. Харків [3]

У контексті воєнного часу такі заходи мають бути інтерпретовані як елементи міської стійкості, оскільки блекаути деактивують не лише тягові підстанції чи рухомий склад електротранспорту, а й світлофорне регулювання, диспетчерський контроль, пасажирське інформування, тобто ключові підсистеми керованості руху, що різко збільшує ризики заторів, аварійності та фрагментації міської доступності [3]. Таким чином процес оптимізації для Харкова повинна переходити від парадигми «ремонт-підтримка» до парадигми комплексного відновлення й технологічного оновлення, де інфраструктурні рішення одразу проектуються з урахуванням кризових режимів. У практичному вимірі це означає, що стійкість транспортної системи під час блекаутів має забезпечуватися не одним «універсальним» кроком, а системою узгоджених рішень: резервуванням і енергоефективністю критичних елементів, сценарним управлінням маршрутною мережею, організацією пріоритетів руху та готовністю до тимчасової заміни електротранспорту альтернативними видами перевезень із мінімальною втратою пропускної спроможності.

Як інструментарій оптимізації транспортної системи міста Харків доцільно використовувати сценарне моделювання на основі цифрових платформ підтримки управлінських рішень, що забезпечують доказовість і керованість заходів у середовищі підвищеної невизначеності. Для складних,

динамічних і стохастичних транспортних систем ефективним підходом виступає імітаційне моделювання, яке дає змогу відтворювати реалістичну поведінку учасників руху та простежувати, як їхні локальні рішення в сукупності формують мережеві ефекти та перерозподіл потоків [4, 5]. У межах цього підходу моделювання має особливу методичну цінність, оскільки дозволяє описувати не лише механіку переміщень, а й автономність прийняття рішень різними категоріями користувачів транспортної системи, їхню взаємодію в реальному часі та реакцію на зміну параметрів середовища й управлінських впливів, що є ключовим для задач транспортного управління, диспетчеризації та контролю [7].

Оптимізація транспортної системи міста Харків має охоплювати не лише пасажирські перевезення, а й міську логістику, оскільки вантажні переміщення формують відчутну частку навантаження на вулично-дорожню мережу та безпосередньо впливають на рівень заторів, екологічні параметри міського середовища і якість життя населення. У межах міської логістики ключовим прикладним завданням є формування таких маршрутів перевезень, які одночасно забезпечують скорочення логістичних витрат суб’єктів господарювання та знижують негативний вплив вантажного транспорту на міські території, запобігаючи перевантаженню мережі й пов’язаним із цим заторам, а також зменшуючи викиди і шумове навантаження в житлових кварталах. Досягнення цих ефектів потребує застосування сучасних інформаційних технологій планування та диспетчеризації, які забезпечують розрахунок і коригування маршрутів з урахуванням реальних умов руху, часових обмежень і змін у транспортній ситуації, а також моніторинг роботи вантажного автотранспорту для підвищення керованості доставок і мінімізації їхнього впливу на пасажирську мобільність.

Висновки. Оптимізація транспортної системи міста Харків у сучасних умовах є передусім інструментом підвищення міської стійкості. Повномасштабна війна спричинила пошкодження інфраструктури, порушення логістики та зміну просторово-часових переміщень населення, що посилило вимоги до керованості, адаптивності й здатності системи швидко відновлювати базові функції. Відтак ключовим критерієм результативності стає здатність транспортної системи підтримувати мінімально необхідний рівень мобільності та доступності. Стратегічне планування переорієнтовує пріоритети від повсякденної ефективності до формування стійкої системи міської доступності.

Найбільш уразливими є електротранспорт і енергозалежні компоненти мобільності, які першими втрачають стійкість під час атак на енергетичну інфраструктуру. Якість оптимізаційних рішень підвищується завдяки сценарному моделюванню на цифрових платформах підтримки рішень, зокрема імітаційним підходам, які дозволяють оцінювати мережеві ефекти управлінських впливів і тестувати антикризові протоколи. Загалом оптимізація транспортної системи Харкова має інтегрувати стратегічне планування сталого відновлення, модернізацію енергозалежної інфраструктури, кризове сценарне управління та цифрові інструменти, формуючи підґрунтя для підвищення надійності перевезень і повоєнного розвитку міської мобільності.

Список використаних джерел:

1. *Болвановська Т.В., Демченко Є.Б., Сковрон І.Я., Малашкін В.В., Дорош А.С. Використання інформаційних технологій для оптимізації автомобільних перевезень в межах транспортної системи міста // Транспортні системи та технології перевезень: збірник наукових праць. – 2025. – Вип. 29. – 7 с. – https://10.15802/tstt2025/325475*
2. *Кравченко, К., & Шпак, Є. (2024). Транспортна система як детермінанта просторового розвитку регіону. Проблеми безперервної географічної освіти і картографії, (40), 58-67. https://doi.org/10.26565/2075-1893-2024-40-07*
3. *Харківська міська рада. Про затвердження Плану сталої міської мобільності міста Харкова: рішення 34 сесії 8 скликання (з додатком: «План сталої міської мобільності м. Харкова»). – Харків, 2024. – 114 с.*
4. *Чередніченко К.В. Моделювання оптимізації міської транспортної мережі в інтегрованих транспортних системах. Дороги і мости. Київ, 2022. Вип. 25. С. 259-269.*
5. *Шкодовський Ю.М., Гук В.І. Концепція транспортного розвитку міста Харкова (основні положення транспортної політики «Харків в русі»). – Харків: Харківський державний університет будівництва та архітектури. – 6 с.*
6. *Huang J., Cui Y., Zhang L., Tong W., Shi Y., Liu Z. An Overview of Agent-Based Models for Transport Simulation and Analysis // Journal of Advanced Transportation. – 2022. – Vol. 2022. – Article ID 1252534. – 17 p. – https://10.1155/2022/1252534*
7. *Jafari M., Kavousi-Fard A., Chen T., Karimi M. A Review on Digital Twin Technology in Smart Grid, Transportation System and Smart City: Challenges and Future // IEEE Access. – 2023. – 14 p. – https://10.1109/ACCESS.2023.3241588*
8. *Kravchenko K., Shpak Ye. (2024). Comparative Analysis of the Transport Infrastructure of the Cities of Warsaw and Kharkiv as a Component of the Innovative Development and Post-war Reconstruction of the Cities of Ukraine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-94-024-2278-8_32*

Наукове видання

РЕГІОН – 2025: СТРАТЕГІЯ ОПТИМАЛЬНОГО РОЗВИТКУ

МАТЕРІАЛИ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

(20 листопада 2025 року, м. Харків)

Збірник наукових праць

Українською, англійською мовами

Відповідальний за випуск: ***Ю. Кандиба***

Комп’ютерне верстання: ***Ю. Кандиба***

Підписано до друку 27.11.2025 р. Формат 60х84/16.
Папір офсетний. Друк цифровий.
Ум. друк. арк. 17,1. Обл.-вид. арк. 19,9.
Наклад 50 пр. Ціна договірна.

61022, Харків, майдан Свободи, 4
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
Свідоцтво суб’єкта видавничої справи ДК № 3367 від 13.01.09.